

Belgian Ships Archive

9

Driemaandelijks maritiem magazine
3^{de} jaargang [jan-maa]

Verantwoordelijke uitgever: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw,
Olijftakstraat 7/13, 2060 Antwerpen
Ondernemingsnummer 0820.847.256

Voorwoord

Beste lezer

De reden voor het laattijdig verschijnen van ons BSA-magazine heeft zijn reden in het feit dat het volledig en grondig nagekeken werd op eventuele schrijf- en spellingfouten. Ook onze acht voorgaande magazines zullen niet ontsnappen aan deze taal check-up, dit wel echter niet zeggen dat er nooit meer fouten zullen te vinden zijn. Graag zouden wij de lezers willen vragen eventuele nog aanwezige fouten aan ons team te willen melden, waarvoor dank. De nagekeken nummers zullen in ons digitaal archief worden opgenomen.

Maar, ons BSA-magazine blijft groeien, we wekken steeds meer interesse bij tal van maritieme onderzoekers en sommige willen hun steentje gaan bijdragen om ons magazine nog meer kleur te geven.

Ons 9^{de} (**gratis, digitaal (pdf) magazine voor onze leden**) is wederom ingevuld met velerlei scheepsinformatie.

Wel vragen we nog steeds om de hulp van onze leden of andere mensen die voor ons artikels willen schrijven, onderwerpen aanbrengen of scheepslijsten maken. Drie maanden zijn kort om steeds zelf het magazine te blijven vullen met maar enkele mensen, zoals we reeds in ons vorig nummer vermelden.

Herhaling: Lijsten van schepen, waar er al een heel aantal van verschenen zijn in onze vorige nummers kunnen soms foutieve gegevens bevatten, alsook tekortkomingen. Daarom vragen wij aan onze lezers aanpassingen, verbeteringen en eventueel andere opmerkingen steeds aan ons te laten weten via ons mail adres.

Verder wensen wij jullie alvast veel plezier met ons negende exemplaar van ons magazine dat weer boordevol maritiem nieuws staat.

Alle communicatie omtrent ons magazine kan steeds via ons email adres:

wilfran35@hotmail.com

De redactie

B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw

Niet leden kunnen een jaarlijks abonnement onderschrijven. De prijs hiervoor bedraagt €25 voor 4 nummers per jaar in een digitaal kopie (pdf) en €50 voor 4 nummers per jaar op een papieren versie (gratis verzonden binnen België, voor het buitenland bedraagt het abonnement €60). De bijdrage kan gestort worden via onze Dexia rekening nr. 068-2521005-02 met vermelding van uw naam en adres en het gekozen item.

Leden kunnen ook per jaar inschrijven op een abonnement op een papieren versie. De prijs hiervoor bedraagt €25 voor 4 nummers per jaar (Gratis verzonden binnen België, voor het buitenland bedraagt het abonnement €32,10) De bijdrage kan gestort worden via onze Dexia rekening nr. 068-2521005-02 met vermelding van uw naam en adres en het gekozen item.

Voor extra informatie op een van deze abonnementen:

wilfran35@hotmail.com

Clubnieuws

Ons lokaal: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw
Olijftakstraat 7/13, 2060 Antwerpen
Telefoon: 03 233 40 47

Openingsuren:

Op Afspraak:	Maandag	9-12 u	(kapitein Busschaert Pierre)
	Woensdag	9-12 u - 13-15 u	(Houtters Jean)
	Vrijdag	9-12 u	(kapitein Busschaert Pierre)
	Dinsdag	9-12 u - 13-15 u	(Verhoeven Frans)
	Donderdag	9-12 u - 13-15 u	(Verhoeven Frans)

Zater, Zon & feestdagen gesloten.

Alle gepubliceerde gegevens in dit magazine zijn copyright. Geen enkel deel mag worden gereproduceerd in welke vorm tenzij goedgekeurd, schriftelijk, door de uitgever of de auteur.

Artikels, scheepslijsten en foto's zijn geschreven, samengesteld of opgesteld onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van hun auteurs, die blijven de eigenaars van hun bijdrage.

Alle correspondentie in verband met dit magazine dient te worden gericht tot de uitgever of de auteur van de artikels, scheepslijsten of foto's.

De Belgian Ships Archive (B.S.A.) is een tijdschrift, uitgegeven door en voor rekening van schepen enthousiastelingen. Haar voornaamste doel is om maritieme informatie, te registreren bij voorkeur maar niet uitsluitend, van de Belgische nautische scène, deze te promoten en maritiem historisch onderzoek te bevorderen.

Verantwoordelijke: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw
Olijftakstraat 7/13, 2060 Antwerpen

Belgische koopvaardij

Wijzigingen in onze koopvaardijvloot van 28 juni tot en met 31 december 2011 (by wilfran)

AGATE vrachtschip, eigendom van de Volga-Baltic Ship 2 Ltd., Valetta, Malta (rompbevrachting N.V. Inok Shipping – Antwerpen, periode rompbevrachting 30/06/11 tot 27/06/13) – nieuwe aanwinst (nieuwbouw), zeebrief nr. KV 310, uitgereikt op 30/06/11.

AMETHYST vrachtschip, eigendom van de Volga-Baltic Ship 1 Ltd., Valetta, Malta (rompbevrachting N.V. Inok Shipping – Antwerpen) – doorhaling inschrijving rompbevrachtingsregister op 09/08/2011.

BASTOGNE gastanker, eigendom van de Exmar Shipping N.V. uit Antwerpen – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 316, uitgereikt op 21/09/11.

BIRYUZA vrachtschip, eigendom van de Volga-Baltic Ship 3 Ltd., Valetta, Malta (rompbevrachting N.V. Inok Shipping – Antwerpen) – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 319, uitgereikt op 17/10/2011, scheepshypotheekbewaring: 17/10/11.



BRASSCHAAT bulkcarrier, eigendom van de SBM-1 Inc., Majuro, Marshall Islands (rompbevrachting N.V. Sobelmar Shipping uit Brasschaat van 9/4/2009 tot 8/4/2014 (hernieuwing consent 08/04/2013) – Verlenging toestemming van de Marshall Islands met de rompbevrachting in België – scheepshypotheekbewaring: 06/04/2011.

ELVEBA olietanker, eigendom van de Elveba Bunkering N.V. uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV 320 (vorige zeebrief vervallen).



FLANDERS LIBERTY gastanker, eigendom van de Exmar Shipping N.V. uit Antwerpen – doorhaling registratie op 13/09/2011.

FLANDERS LOYALTY gastanker, eigendom van de Exmar Shipping N.V. uit Antwerpen – doorhaling registratie op 16/08/2011.

GENT gastanker, eigendom van de Exmar Shipping N.V. uit Antwerpen – doorhaling registratie op 27/10/2011.

LAKE DOLPHIN bulkcarrier, eigendom van de Green Dolphin Shipping Ltd. uit Hong Kong, vermelde rompbevrachter China King Shipping Ltd. uit Hong Kong (Exploitant N.V. Anglo-Eastern (Antwerp) uit Wilrijk) – nieuwe aanwinst (nieuwbouw), zeebrief nr. KV 311, uitgereikt op 30/06/11.

LAZURITE vrachtschip, eigendom van de Volga-Baltic Ship 4 Ltd., Valetta, Malta (rompbevrachting N.V. Inok Shipping – Antwerpen) – nieuwe aanwinst (nieuwbouw), Zeebrief nr. KV 321, uitgereikt op 02/12/2011, scheepshypotheekbewaring: 02/12/11.



LOWLANDS PATRASCHE bulkcarrier, eigendom van de Cobelfret Bulk Carriers N.V. uit Wilrijk-Antwerpen – doorhaling registratie op 15/09/2011.

MINERAL CHINA bulkcarrier, eigendom van de Bocimar International N.V. uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV 312 (vorige zeebrief vervallen).

MINERAL MANILA bulkcarrier, eigendom van de Bocimar International N.V. uit Antwerpen – nieuwe aanwinst (nieuwbouw), zeebrief nr. KV 317, uitgereikt op 14/09/11.



MINERAL NEW YORK bulkcarrier, eigendom van de Bocimar International N.V. uit Antwerpen – wijziging meetbrief (scheepshypothekbewaring: 27/06/11), zeebrief nr. KV 318, uitgereikt op 06/09/11.

SOMBEKE gastanker, eigendom van de Exmar Shipping N.V. uit Antwerpen – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 313, uitgereikt op 31/08/11.

TEMSE gastanker, eigendom van de Exmar Shipping N.V. uit Antwerpen – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 315, uitgereikt op 20/09/11.



TIELRODE gastanker, eigendom van de Exmar Shipping N.V. uit Antwerpen – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 314, uitgereikt op 06/09/11.



ZARECHENSK bulkcarrier, eigendom van de SBM – 4 Inc. uit Majuro, Marshall Islands (rompbevrachting N.V. Sobelmar Shipping uit Brasschaat) – Verlenging “permission of the Marshall Islands”, scheepshypothekbewaring: 13/12/11.

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

Voor verzorgd
drukwerk...



Grote Markt 30 • 9120 Beveren • Tel. 03/775 80 38
Fax 03/755 31 88 • E-mail : info@drukmertens.be

Op onze binnenwateren

Interprovinciale stoombootdiensten Flandria N.V., Antwerpen (1922-

(by wilfran)

Scheepslijst N°6 (Vervolg)

Flandria 14

Built 1983 by Nieuwe Scheepswerven St Barbara, Eisdon /Be

In use as water supply boat (watertanker)

56,72 Grt

20,00 m l x 5,02 m br x 1,00/1,74 m dg

Watertanks AWW (Antwerpse Water Werken – water supplier) 80 Ton

Engine 2 x 4 cyl. GM 2 x 115 pk

1983-???? 'Flandria 14' Interprovinciale Stoombootdienst Flandria, Antwerpen /Be
FFW

Flandria XV

Built 1911 in Heusden /NI

29,25 m l x 5,07 m br

1911-1913 'De Drie Gebroeders' Charles Vercammen, Weert /Be

1913-1919 'Ringrose IV' Charles Vercammen, Weert /Be

1918 lengthened at Rupelmonde, 32,64 m l x 5,07 m br x 0,55/2,00 m dg

1919-1928 'Ringrose IV' J.A. Woringen, Brussel /Be

1928-04.05.1944 'Rene' Félix Dreesen, Antwerpen /Be

04.05.1944-1952 'Flandria XV' Interprovinciale Stoombootdienst Flandria, Antwerpen /Be

1952-05.05.1968 'Fonmar' Alfons Van de Velde, Antwerpen /Be

05.05.1968-1977 'Cigrasa' SPRL Cigrasa, St Jan Molenbeek /Be

1977 scrapped by Firma Baeten, Lommel /Be

Flandria XV (2)

Motorvessel

Flandria 15 painted on the hull

Built in 1961 by N.V. Van Garsse, Moerbeke-Waas /Be

14,88 m l x 4,05 m br x 0,90/1,50 m dg

In use as water supply boat (watertanker)

Watertanks AWW (Antwerpse Water Werken – water supplier)

Engine 70 PK

1961-???? 'Flandria 15' Interprovinciale Stoombootdienst Flandria, Antwerpen /Be
SE 01/1996

Sources :

-Nautibel 29, 31, 33

-De Schelde 9.4.1938

-Gröner

-Neptunus

-Internet -Wikipedia

-Schependb

-Miramar

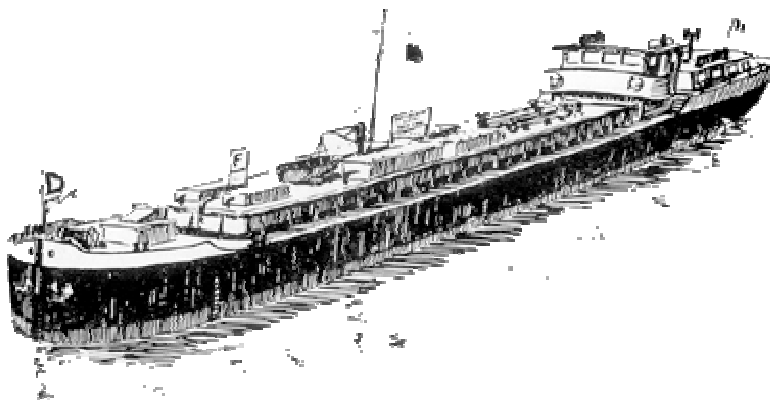
-Several other little entries from books & other references

-Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen 1942 & 1944

Wordt vervolgt in één van onze volgende magazines ...

De Belgische-binnenvaart

Een website van onze collega Leo Janssens, een bezoekje waard!!



<http://www.belgischebinnenvaart.be/>

Onze visserij

Wijzigingen in onze visserijvloot van 1 januari tot en met 31 december 2011 (by wilfran)

O.13 MORGENSTER eigendom van de B.V.B.A. Rederij Hollebeke uit Oostende – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 655, uitgereikt op 19/07/11 (voorheen Z.13 Morgenster thuishaven Zeebrugge, met eigenaars Praet Peter en Willy), scheepshypotheekbewaring: 28/07/11.

O.71 JACOB KIEN eigendom van de B.V.B.A. Brevisco uit Oostende – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 652, uitgereikt op 27/06/11 (voorheen B.V.B.A. Rederij Marleen uit Oostende), scheepshypotheekbewaring: 21/06/11.

O.152 ARAN eigendom van de B.V.B.A. Aran uit Oostende – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 656 (vorige zeebrief vervallen).

O.191 MATIMO eigendom van Desaevers Hans uit Oostende – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 658, uitgereikt op 19/09/11 (wijziging naam en eigenaar, voorheen O.191 Natacha eigendom van de B.V.B.A. Damco Marine uit Rekkem (Exploitant Desaevers Hans uit Oostende), scheepshypotheekbewaring: 09/09/11.

O.229 LIBERTY eigendom van de B.V.B.A. Lasat-Corveleyn uit Berchem – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 659, uitgereikt op 29/09/11 (wijziging adres eigenaar), scheepshypotheekbewaring: 07/09/11.

O.231 DEN HOOPE eigendom van de B.V.B.A. Rederij De Viertorre uit Oostende – wijziging adres en busnummer, scheepshypotheekbewaring: 21/06/11, nieuwe zeebrief nr. ZVIS 657, uitgereikt op 08/09/11.

O.554 GODELIEVE eigendom van de B.V.B.A. Nauticaa uit Oostende – nieuwe eigenaar (voorheen B.V.B.A. Damco-Marine), zeebrief nr. ZVIS 663, uitgereikt op 01/12/11, scheepshypotheekbewaring: 16/11/11.

Z.35 ORA ET LABORA eigendom van de N.V. Jacobus uit Oostende – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 664 (vorige zeebrief vervallen).

Z.56 PIETER eigendom van de B.V.B.A. Christoph uit Berchem – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 654, uitgereikt op 14/07/11, adreswijziging, scheepshypotheekbewaring: 08/07/11.

Z.69 ANAÏS (Ex. ATLANTIS) eigendom van de N.V. Diving Engineering and Consultancy Office uit Brugge - Registratie: 27/04/11, terug toekenning letter-cijfer teken Z.69 met benaming Anaïs (vissersvaartuig) op 10/11/2011 en terug geschrapt als vissersvaartuig op 16/11/2011, scheepshypotheekbewaring: 10 & 16/11/11.

Z.76 ZEEJAGER eigendom van de B.V.B.A. S & S uit Merksem – Wijziging eigendom (voorheen B.V.B.A. URK 198 uit Oostende), scheepshypotheekbewaring: 08/06/11 en op 30/08/2011 geschrapt als vissersvaartuig, scheepshypotheekbewaring: 09/09/2011 (opgenomen in de lijst geregistreerde zeeschepen, maar geschrapt in de Officiële Lijst).

Z.96 JAN VAN GENT eigendom van de N.V. Zeekraal uit Knokke-Heist – 24 mei 2011 geschrapt als vissersvaartuig, scheepshypotheekbewaring: 09/06/2011 en wijziging eigenaar (voorheen B.V.B.A. Rederij De Marie Louise, B.V.B.A. Rederij De Viertorre, N.V. Rederij Marbi, B.V.B.A. Rederij Zeejager, N.V. Shannon en B.V.B.A. Zeemansblik, elk voor 1/6^{de}), scheepshypotheekbewaring: 24/06/11. (niet opgenomen in de lijst geregistreerde zeeschepen, maar geschrapt in de Officiële Lijst, 29/07/2011 doorhaling registratie).

Z.198 MARGARET OF LADRAM eigendom van de B.V.B.A. Rederij Greendale uit Knokke-Heist – wijziging eigenaar (voorheen B.V.B.A. Urk 198 uit Oostende), scheepshypotheekbewaring: 02/05/11 en wijziging naam (voorheen Z.198 KEES KORF), lengte L.O.A. 33,07 m, tonnenmaten 264 Brt en 79 Nrt, motor A.B.C. 750 kW van 2006, zeebrief nr. ZVIS 660, uitgereikt op 07/10/2011.

Z.279 RAMBLERS eigendom van de B.V.B.A. Antwannie uit Nieuwpoort – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 662 (vorige zeebrief vervallen).

Z.700 RAPKE eigendom van de B.V.B.A. S & S uit Merksem – Adreswijziging B.V.B.A. Rederij Rapke, Boudewijnlaan 31, 8300 Knokke-Heist en nieuwe eigenaar B.V.B.A. S & S (voorheen B.V.B.A. Rederij Rapke uit Knokke-Heist), scheepshypotheekbewaring: 05/07/2011.

Z.700 RAPKE eigendom van de B.V.B.A. S & S uit Merksem – 20/09/2011 doorhaling registratie. (zie BSA-magazine 8 p. 16)

N.22 MAYRA-LISA eigendom van de B.V.B.A. Rederij Dezutter uit Oostduinkerke – 22/12/2011 geschrapd als vissersvaartuig.

MAYRA-LISA¹ eigendom van de B.V.B.A. Rederij Nele uit Knokke-Heist, B.V.B.A. Rederij De Marie Louise uit Zeebrugge, N.V. Rederij Artevelde uit Blankenberge, N.V. Morgenster uit Bredene, B.V.B.A. Drakkar uit Brugge, N.V. Shannon uit Knokke-Heist, B.V.B.A. Zeemansblik uit Zeebrugge, N.V. Irina's uit Knokke-Heist en B.V.B.A. Rederij Stephanie uit Blankenberge – wijziging eigendom, voorheen B.V.B.A. Rederij Dezutter uit Oostduinkerke, scheepshypotheekbewaring: 19 & 23/12/11.

N.28 MOOIE MEID eigendom van de B.V.B.A. De Rousant uit Knokke-Heist – 10/08/2011 geschrapd als vissersvaartuig en 11/08/2011 doorhaling registratie. (zie BSA-magazine 8 p. 15)

N.34 L'ETAPLOIS eigendom van de B.V.B.A. Caroline uit Knokke-Heist – wijziging eigenaar (voorheen B.V.B.A. Vlaamse Rederij Northern Sky, B.V.B.A. De Rousant en N.V. Zeekraal) en bestemming (voorheen Maricultuur²). Note: Officiële lijst van de Belgische visserij schepen van 27/06/2011 vermeld enkel B.V.B.A. Vlaamse Rederij Northern Sky als eigenaar. 11/08/2011 maricultuur stopgezet, terug vissersvaartuig, scheepshypotheekbewaring: 11/08/11. Verhuurd aan C.V.B.A. Vlaamse Schelpdier- en Viscoöperatie, Vismijngebouw uit Nieuwpoort, huurovereenkomst afgesloten voor 1 jaar voor de periode van 01/09/2011 tot en met 31/08/2012, zeebrief nr. ZVIS 661, uitgereikt op 20/10/11, scheepshypotheekbewaring: 13/10/11.

N.57 SPES-NOVA eigendom van de N.V. Terry uit Oostende – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 651, uitgereikt op 27/06/11 (wijziging motor naar Mitsubishi 220 Kw van 2011, voorheen Cummins 221 Kw van 1999), scheepshypotheekbewaring: 17/06/11.

B.462 VIDAR eigendom van de N.V. Shannon uit Lissewege-Brugge – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 653 (vorige zeebrief vervallen).

Source: Officiële lijst van de Belgische visserij schepen

Belgische vissersvaartuigen als Poolse patrouillevaartuigen in WWII (by Wilfran)

Onlangs kwam ik een artikel tegen in een tijdschrift dat handelde over enkele Belgische vissersvaartuigen die in het begin van de tweede wereldoorlog naar Engeland vluchtte en door de Royal Navy gevorderd werden om mee de strijd tegen de Duitsers te voeren. (note: Vandaar de vraag in ons vorige magazine omtrent dit onderwerp en door de respons van onze lezers kon ik enkele gaten in het relaas over deze scheepjes aanvullen, waarvoor dank.). Kortelings nadien werden ze voor een tijd aan de Poolse marine in Engeland uitgeleend als patrouillevaartuig.

Onder de Poolse periode (28/06/1940-04/11/1940) werden 15 van onze vissersvaartuigen ingezet voor anti-invasie patrouilles in het Kanaal onder Pools commando, met herkenningnummers P.1 tot en met P.12.

¹ Geregistreerde zeeschip, maar geschrapd in de Officiële Lijst

² Maricultuur is een gespecialiseerde tak van de 'aquacultuur'. Maricultuur omvat de teelt (=kweek en/of de ontginning van schelpdieren op zee, in de directe omgeving van de kustlijn (8 à 10km)) van mariene organismen voor consumptie en gebeurt ofwel in de natuurlijke omgeving van het organisme, ofwel in kunstmatige bassins. Voorbeelden zijn de oester- en de mosselteelt.

Na deze periode werden nog een aantal van deze schepen door de Royal Navy in gebruik gehouden voor verdere diensten, al dan niet met het behoud van het herkenningnummer gegeven aan de schepen toen ze in Poolse dienst vaarden.

De bewapening bestond in het begin enkel uit handvuurwapens en granaten, nadien werden ze uitgerust met soms een Hotchkiss 57 of 63 mm kanon, 1 à 2 12,7 mm Hotchkiss machinegeweren en 6 kleine mijnen. Een bemanning van 7 of 8 was gebruikelijk. Tot wanneer de bewapening en de bemanning in voege bleef is niet geheel duidelijk.

3 à 4 keer per week vaarden de schepen uit, vertrekkende 's nachts vanuit Dartmouth voor een patrouille langs de kust circa 5 mijl buitengaats. Dikwijls waren er motor problemen en moesten ze elkaar bijstaan bij het binnenslepen van de in panne gevallen vaartuigen.

De betrokken vaartuigen worden besproken in de bijbehorende lijst met een zo goed mogelijke individuele gedetailleerde beschrijving van elk schip. Dit artikel en de bijbehorende lijst zijn gebaseerd op het artikel "Belgian drifters used by the Polish navy as patrol boats during WWII." uit Nautibel en een lijst van de patrouillevaartuigen in de Poolse marine van het internet, vertaald uit de in het artikel gebruikte taal en aangevuld met ontbrekende gegevens uit persoonlijk en BSA-archief. (note: tijdens Poolse periode werd hoogstwaarschijnlijk enkel de Poolse nummering (geen naam) gebruikt ter identificatie van de schepen (vb. P.1))

Scheepslijst N°13

P.1 (Renaissance) – koopvaardijship sinds 12/1939 (Ex O.54 Renaissance)

Stalen zeillogger (trawler)

Gebouwd in 1914 bij Gebrs. Boot in Leiden (Leiderdorp) /NI

46.75 Nrt 103.57 Brt

Motor: 02/1923 omgebouwd bij N.V. Scheepsbouw en Reparatiewerf "De Hoop" voorheen Gebrs. Boot te Leiden tot motorlogger (70 P.K. Kromhout Middeldruk-motor, type 2-M-3, by N.V. Kromhout Motoren fabriek D. Goedkoop Jr., Amsterdam /NI)

1927 nieuwe olie motor Bolinder (180pk) 2 SC 4 cyl 11 3/4"-11 3/4" 20 Nhp by J. & C.G. Bolinders C°Ltd, Stockholm /Sw (engine made and fitted 1927)

12/1933 nieuwe motor Deutz-Sulzer 240 pk nr. 17348 van 1931

24.50 m lengte x 6.70 m breedte x 2.80 m diepgang

1 dek

1 schroef

1914-24/02/1923 'IJM.225 Cornelia' N.V. Visscherij Maatschappij „Cornelia", IJmuiden /NI
02/1923 omgebouwd tot motorlogger

24/02/1923-14/05/1927 'Z.29 Zeemeeuw IV' N.V. Zeevisscherij "De Zeemeeuw",
Knokke /Be

14/05/1927-1929 'O.230 Marianne' S.A. Armement "Coda", Oostende /Be

1929-1930 'O.230 Léontine' Auguste Pyson, Oostende /Be

1930-27/12/1933 'O.32 Léontine' Auguste Pyson, Oostende /Be

16/12/1933 verkocht voor 25000 bef (faillissement)

27/12/1933-23/09/1935 'O.275 Streuvels' NV Bank voor Handel en Nijverheid, Kortrijk /Be

23/09/1935-21/11/1939 'O.54 Renaissance' Chantier et Armement Amedée Seghers,
Oostende /Be (roepnaam OTUC)

11/1939 verbouwd tot koopvaardijship (transport van haring) bij Chantier Amedée Seghers, Oostende /Be
21/11/1939-18/06/1940 'Renaissance' Auguste Rau, Oostende /Be
18/06/1940-28/06/1940 'Renaissance' Royal Navy /UK (in dienst als patrouillevaartuig)
28/06/1940-03/11/1940 'P.1 Renaissance' Polish navy /UK (16 patrouilles)
bewapening: 1-57 mm Hotchkiss kanon, 2-12,7 mm Hotchkiss machinegeweren & 6 kleine mijnen bemanning: 8
03/11/1940-06/07/1941 'P.1 Renaissance' Royal Navy /UK (gestationeerd in Darthmouth)
06/07/1941-22/11/1945 'Renaissance' Royal Navy /UK (gestationeerd op de Thames)
22/11/1945-1947 'Renaissance' Auguste Rau, Oostende /Be
22/11/1945 terug in België (komt niet meer voor in Officiële lijsten)
1947 geschrap

P.2 (O.173 Oscar-Auguste)

Motorschip (trawler)
Gebouwd in 1930 in Fécamp /Fr
25.98 Nrt 72.10 Brt
Motor: Deutz 150 pk nr. 245857 van 1930
1 schroef

1930-17/06/1941 'O.173 Oscar-Auguste' Hosten Oscar & Vileyn Henri, Oostende /Be (roepnaam OOB)
18/05/1940 in Brixham
17/06/1940-28/06/1940 'O.173 Oscar-Auguste' Royal Navy /UK (in dienst als patrouillevaartuig)
28/06/1940-16/10/1940 'P.2 Oscar-Auguste' Polish navy /UK (47 patrouilles)
bewapening: 2-12,7 mm Hotchkiss machinegeweren & 6 kleine mijnen bemanning: 7
03/11/1940-29/04/1941 'P.2 Oscar-Auguste' Royal Navy /UK (gestationeerd in Darthmouth)
29/04/1941 verloren gegaan door onbekende oorzaak
Andere bron³: In de nacht van 4 op 5 juli 1940 door vliegtuigbom tot zinken gebracht (Poolse bemanning verloren gegaan)

P.3 O.336 Elisabeth Gilberte

Houten motorschip (treiler)
Gebouwd in 1929/1930 bij Jules Denye in Oostende /Be
24.06 Nrt 67.43 Brt
Motor⁴: Deutz 100 pk nr.???? van 1930
vanaf 1937 Deutz 150 pk nr. 234456 van 1929
enkel in 1940 Deutz 150 pk nr. 288417 van 1935
vanaf 1951 Deutz 150 pk nr. 288417 van 1934
1 schroef

1930-1932 'O.167 Elisabeth-Gilberte' J. Crekillie, Oostende /Be
1932-1939 'O.336 Elisabeth-Gilberte' J. Crekillie, Oostende /Be (roepnaam OPDA)
1939-17/06/1940 'O.336 Elisabeth-Gilberte' Wwe J. Crekillie, Oostende /Be
18/05/1940 aangekomen in Darthmouth
17/06/1940-28/06/1940 'O.336 Elisabeth-Gilberte' Royal Navy /UK (in dienst als patrouillevaartuig)

³ Kustvolk in de vuurlijn / Jean-Marie Pylyser p. 235

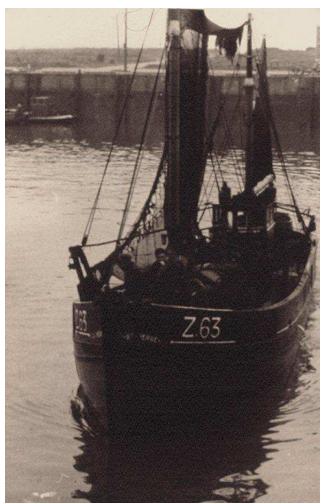
⁴ Alle gegevens uit bron Officiële lijsten Belgische vissersvaartuigen

28/06/1940-24/10/1940 'P.3 Elisabeth-Gilberte' Polish navy /UK (51 patrouilles)
bewapening: 2-12,7 mm Hotchkiss machinegeweren & 6 kleine mijnen bemanning: 7
03/11/1940-06/07/1941 'P.3 Elisabeth-Gilberte' Royal Navy /UK (gestationeerd in
Dartmouth)
06/07/1941-08/1941 'Elisabeth-Gilberte' Royal Navy /UK (gestationeerd in Dartmouth)
08/1941-10/1941 'Elisabeth-Gilberte' Royal Navy /UK (gestationeerd in Portsmouth)
10/1941-27/11/1945 'Elisabeth-Gilberte' Royal Navy /UK (gestationeerd op de Thames)
27/11/1945⁵-21/06/1956 'O.210 Elisabeth-Gilberte' Wwe J. Crekillie, Oostende /Be
(roepnaam 1948 OPIB)
21/06/1956-31/12/1958 'N.210 Op Gods Genade' Cloet Maurice, Nieuwpoort /Be
31/12/1958-20/11/1964 'N.210 Op Gods Genade' Vercoutter Marcel, Nieuwpoort /Be
20/11/1964 geschrapt

P.4 O.63 Saint-Pierre

Houten motorschip
Gebouwd in 1930 bij A. Hillebrandt in Oostende /Be
4.87 Nrt 23.21 Brt
Motor: Deutsche Werke 75 pk nr. 3969 van 1937
1 schroef

28/08/1937-22/06/1940 'O.63 Saint-Pierre' Vantournhout Emiel, Oostende /Be
22/06/1940-28/06/1940 'O.63 Saint-Pierre' Royal Navy /UK (in dienst als
patrouillevaartuig)
28/06/1940-16/10/1940 'P.4 Saint-Pierre' Polish navy /UK (51 patrouilles)
bewapening: 2-12,7 mm Hotchkiss machinegeweren & 6 kleine mijnen bemanning: 7
16/10/1940-06/07/1941 'P.4 Saint-Pierre' Royal Navy /UK (gestationeerd in Dartmouth)
06/07/1941-08/1941 'Saint-Pierre' Royal Navy /UK UK (gestationeerd in Dartmouth)
08/1941-19/11/1945 'Saint-Pierre' Royal Navy /UK UK (gestationeerd op de Thames)
19/11/1945-04/1946 'Z.63 Saint-Pierre' Vantournhout Emiel, Blankenberge /Be



04/1946-1952 'Z.63 Saint-Pierre' Wwe Vantournhout Emiel, Blankenberge /Be
1952-11/02/1966 'Z.63 Saint-Pierre' Vantournhout Alphonse, Heist & Vantournhout Oscar,
Zeebrugge /Be (roepnaam OPCK)
11/02/1966 verkocht naar Engeland
FFW

⁵ Eigendomsbewijs verkregen op 09/12/1947 (bron Oostendse middenslagtreilers na wereldoorlog 1940-45)

P.5 O.349 Anne-Marie⁶

Houten motorschip (trawler)
Gebouwd in 1938 in Oostende /Be
32.05 Nrt 96.08 Brt
Motor: Deutz 200 pk nr. 491006 van 1938
1 schroef

1938-30/07/1940 'O.349 Anne-Marie' Lambrecht Marcel & Henri, Oostende /Be
(roepnaam OPOE)
30/07/1940-30/07/1940 'O.349 Anne-Marie' Royal Navy /UK (in dienst als
patrouillevaartuig)
(note: Onmiddellijk getransfereerd naar Poolse marine in vervanging voor O.327 Hendrik Conscience als
P.5 (zie verder))
30/07/1940-04/11/1940 'P.5 Anne-Marie' Polish navy /UK (61 patrouilles)
bewapening: 1-57 mm Hotchkiss kanon, 2-12,7 mm Hotchkiss machinegeweren & 6
kleine mijnen bemanning: 8
06/11/1940-06/07/1941 'P.5 Anne-Marie' Royal Navy /UK (gestationeerd in Dartmouth)
06/07/1941-20/02/1942 'O.349 Anne-Marie' Lambrecht Marcel & Henri, Oostende /Be
(basis Fleetwood en ingezet om de visserij te bedrijven)
19-20/02/1942 door gedoopte lichten bij stormweer te pletter gelopen op Mull of Kintyre
(Schotland) /UK (1 overlevende (Jozef Monteny) uit 6)
Bemanning: Marcel Lambrecht, Henri Lambrecht, Frans Lambrecht, Frans Vanbesien,
David Gonzales en Jozef Monteny)

P.5 O.327 Hendrik Conscience

Motorschip (trawler)
Gebouwd in 1931-1932 bij J. Denye in Oostende /Be
29.06 Nrt 89.54 Brt
Motor: Brons 160 pk nr. 1639 van 1931
22.50 m lengte x 6.47 m breedte x 3.06 m diepgang volgens meetbrief 06/08/1936
1940: 30.00 m lengte x 5.50 m breedte x 2.50 m diepgang (note: correct? bron Nautibel)
1 schroef

Eigendomsbewijs verkregen op 07/09/1932

07/09/1932-22/06/1940 'O.327 Hendrik Conscience' H. Maesen & L. Vandewoude,
Oostende /Be

(roepnaam OPLB vanaf 1937)

Nieuwe motor in 1937: Deutz 200 pk nr. 381226 van 1937
22/06/1940-28/06/1940 'O.327 Hendrik Conscience' Royal Navy /UK (in dienst als
patrouillevaartuig – geen nummer)
28/06/1940-30/07/1940 'P.5 Hendrik Conscience' Polish navy /UK
bewapening: 2-12,7 mm Hotchkiss machinegeweren & 6 kleine mijnen bemanning: 8
30/07/1940-04/11/1940 'P.6 Hendrik Conscience' Polish navy /UK (42 patrouilles)
(note: Hernummerd ter vervanging van P.6 B.2 Sirius)
04/11/1940-06/07/1941 'P.6 Hendrik Conscience' Royal Navy /UK (gestationeerd in
Dartmouth)
06/07/1941-23/12/1942 'Hendrik Conscience' Royal Navy /UK (gestationeerd in
Dartmouth)
23/12/1942-02/08/1945 'Hendrik Conscience' MOWT /UK (waarschijnlijk gestationeerd in
Fleetwood)

⁶ Ook vermeld als Annie-Marie

02/08/1945-28/11/1945 'O.327 Hendrik Conscience' H. Maesen & L. Vandewoude,
Oostende /Be

28/11/1945-10/07/1958 'O.165 Hendrik Conscience' H. Maesen & L. Vandewoude,
Oostende /Be

(roepnaam OPGI)

10/07/1958-11/04/1961 'O.165 Hendrik Conscience' Wwe H. Maesen & L. Vandewoude,
Oostende /Be

09/03/1959 aanvaring met Deense trawler E.387 op de Witte Bank

11/04/1961-01/11/1965 'O.165 Hendrik Conscience' A. Goderis & M. Verhaeghe
Oostende /Be

01/1/1965 geschrapt en later gesloopt

P.6 B.2 Sirius⁷

Stalen motorvaartuig (type trawler)

Gebouwd in 1931 in Boom⁸ /Be

36.07 Nrt 91.47 Brt

Motor: Lincke-Hofman 175 pk n°493 van 1931

22.05 m lengte x 6.18 m breedte x 3.20 m diepgang

1931-1938 geen informatie (komt niet voor in Officiële lijst der Belgische
vissersvaartuigen 1931-1938)

1938-22/06/1940 'B.2 Sirius' Karel Giese, Blankenberge /Be (roepnaam OPTX)

22/06/1940-28/06/1940 'P.6 Sirius' Polish navy /UK (niet goed bevonden voor actieve
dienst als patrouillevaartuig)

28/06/1940-12/1941 'B.2 Sirius' Royal Navy, opgelegd

12/1941-25/07/1945 'B.2 Sirius' visserij vanuit Liverpool?

25/07/1945-11/1945 'B.2 Sirius' Karel Giese, Blankenberge /Be (roepnaam OPTX)

11/1945-14/06/1951 'B.601 Sirius' Karel Giese, Blankenberge /Be (roepnaam OPYA)

14/06/1951 tijdelijk geschrapt als vissersvaartuig⁹

14/06/1951-04/11/1955 gebruikt voor duik- en bergingswerkzaamheden

1955 stuurhuis vergroot, radiokamer bijgebouwd en bak op voorpiek geplaatst bij
scheepswerf Bocher te Zeebrugge /Be

04/11/1955-04/10/1956 'Z.457 Sirius' N.V. Delsauxboom, Boom /Be (roepnaam OPSE)

uitgerust met Radiotelefonie (RF) – Richtingzoeker (DF) – Ultra sonore dieptemeter (US)

14/09/1956 nieuwe bovenbouw geplaatst bij Scheepswerf Seghers in Oostende /Be
(meetbrief van 14/09/1956 36.90 Nrt 90.85 Brt)

04/10/1956-01/01/1965 'O.457 Achilles' Marcel & Jeannine Gonsaeles (echtg. Jaak
Hinderickx), Oostende /Be - eigendomsbewijs 04/11/1956

07/10/1956 nieuwe motor A.B.C. 250 pk n°9130 van 1 956

10/11/1963 redde bemanning 'Z.226 Zephyr'

01/01/1965-30/04/1969 'O.457 Achilles' Jaak Hinderickx & Jeannine Gonsaeles,
Oostende /Be

RF – DF – US – Ontvangpost (OP) – Decca Navigator (DN) – Decca track plotter (DNP)

⁷ alle aanpassingen dienen ook in acht genomen te worden bij het artikel 'Het Blankenbergs trio'
verschenen in ons vorig nummer

⁸ Bron Oostendse middenslagtreilers na wereldoorlog 1940-1945 / Louis Vande Casteele & Eddy
Eneman geeft de werf P. Vinck op als bouwer van het schip, dit is twijfelachtig daar er bij P. Vinck
slecht kleinere houten vaartuigen werden gebouwd tot in de begin jaren '40, de werf Van Praet &
Verschuieren komt eerder in aanmerking daar er in 1930-31 reeds stalen vissersvaartuigen werden
gebouwd (bron Vlaamse visserij en vissersvaartuigen deel 1 De Havens / Gaston en Roland
Desnerck)

⁹ Bleef vermeld in de Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen 1952-1955 met vermelding van
tijdelijke schrapping

30/04/1969-???? 'Achilles I' P.V.B.A. Hinderickx, Oostende /Be als sportvisserij vaartuig
(waarschijnlijk geregistreerd als motorjacht)
Midden jaren '70 afgebroken in Brugge (niet bevestigd)
FFW

P.6 O.327 Hendrik Conscience

zie P.5 O.327 Hendrik Conscience

P.7 O.310 De Zeemeeuw

Stalen motorvaartuig (type trawler)
Gebouwd in 1930-1931 bij Van Praet-Verschueren in Boom /Be
39.02 Nrt 100.35 Brt
Motor: Deutz 240 pk n°251287 van 1931

1931-08/06/1940 'O.310 De Zeemeeuw' Leon Hendryckx & Firmin Vandenberghe,
Oostende /Be

(roepnaam ORYB vanaf 1932)

(note: O.310 propriétaires Hendryckx en Vandenberghe échoué le même jour à hauteur de Den Haag.
Raised peu de temps après (VB du samedi 24.2.1934))

17/05/1940 uitgeweken naar Dartmouth /UK

08/06/1940-28/06/1940 'O.310 De Zeemeeuw' Royal Navy /UK (in dienst als
patrouillevaartuig – geen nummer)

28/06/1940-04/11/1940 'P.7 De Zeemeeuw' Polish navy /UK (37 patrouilles)
bewapening: 2-12,7 mm Hotchkiss machinegeweren & 6 kleine mijnen bemanning: 7

04/11/1940-20/05/1941 'P.7 De Zeemeeuw' Royal Navy /UK (gestationeerd in
Dartmouth)

20/05/1941 gezonken na aanvaring nabij Dartmouth

17/11/1941 geborgen en hersteld

17/11/1941-17/11/1946 'De Zeemeeuw' Royal Navy /UK

21/09/1943 tweede maal gezonken na aanvaring voor Gravesend, later geborgen

17/11/1946¹⁰ op sleep uit Swansea terug in Oostende aangekomen

1946-1947 herstellingen en nieuwe motor Lister-Blackstone 320 pk nr. 46703 van 1946
(42.02 Nrt 102.68 Brt eigendomsbewijs van 17/01/1947)

17/01/1947-31/12/1948 'O.325 Charles Darwin' Robert & Julien Dewulf,
Oostende /Be

(roepnaam OPMM)

31/12/1948 geschrapt uit Belgische vissersvloot

22/01/1949-11/04/1949 'O.325 Albatros' Robert & Julien Dewulf, Oostende /Be

22/01/1949 vertrokken naar Talcahuano in Chili onder Chileense vlag als 'O.325
Albatros'¹¹ tesamen met 'N.749 Ocean Gift' om voor 2 jaar de visserij te bedrijven

11/04/1949 verkocht in Chili

11/04/1949-15/01/1951 'Albatros' Pisquara Aroca, San Antonio /Chili

15/01/1951 op de rotsen gelopen van Punta Cardinal (Chili), nadien door de branding
stilaan volledig vernield

¹⁰ Bestaat twijfel tussen verschillende bronnen over thuiskomst schip, sommige bronnen geven
17/11/1944

¹¹ Voor de reis naar Chili onder Chileense vlag met thuishaven Oostende

P.8 B.15 De Drie Gezusters¹²

(foto als B.15 in De Blankenbergse zeevisserij / Dany De Soete & als Z.605 in 75 jaar onderzoeksraad voor de zeevaart / R. Carly)

Houten motorvaartuig

Schip vernoemd naar Elisabeth, Angèle & Marie-José De Bruyne

Gebouwd in 1936 bij A. Hillebrandt in Oostende /Be

9.81 Nrt 27.78 Brt¹³

Motor: Deutz 100 pk n°2255 ¹⁴ van 1936

04/1936 eerste proefvaarten

04/1936-07/1940 'B.15 De Drie Gezusters' Jozef & Leonard Debruyne,

Blankenberge /Be

Op zaterdag 18 mei 1940 vluchtte de 'B.15 De Drie Gezusters' naar Engeland met 47 mensen aan boord. Via Duinkerke, Dover en Folkstone in Dartmouth geland.

17/06/1940-28/06/1940 'B.15 De Drie Gezusters' Royal Navy /UK (in dienst als patrouillevaartuig – geen nummer)

28/06/1940-16/10/1940 'P.8 De Drie Gezusters' Polish navy /UK (49 patrouilles)

bewapening: 2-12,7 mm Hotchkiss machinegeweren & 6 kleine mijnen bemanning: 7

16/10/1940-08/1941 'P.7 De Zeemeeuw' Royal Navy /UK (gestationeerd in Dartmouth)

08/1941-05/10/1945 'De Zeemeeuw' Royal Navy /UK (schoolschip – training tender)

05/10/1945-11/1945 'B.15 De Drie Gezusters' Jozef & Leonard Debruyne,

Blankenberge /Be

11/1945-29/01/1952 'B.605 De Drie Gezusters' Jozef & Leonard Debruyne,

Blankenberge /Be

29/01/1952-1954 'B.605 Marie-José' Gillegot Gustaaf, Blankenberge /Be (roepnaam OPYE)

1952 uitgerust met Radiotelefonie (RF)

1954-1954 'B.605 Christianne-Hubert-Francine' Gheselle Jan, Heist /Be

1954-21/04/1959 'Z.605 Christianne-Hubert-Francine' Gheselle Jan, Heist /Be

1955 nieuwe motor Bohn & Kahler 150 pk n°16249 van 1956

RF – Richtingzoeker (DF) – Ultra sonore dieptemeter (US)

21/04/1959-23/06/1960 'Z.605 Christianne-Hubert-Francine' Thys Marcel, Heist /Be

23/06/1960 rond 10 u 30 vergaan ter hoogte van Smith's Knoll in positie 52°56' N en 02° 35' O, geen doden¹⁵.

¹² alle aanpassingen dienen ook in acht genomen te worden bij het artikel 'Het Blankenbergs trio' verschenen in ons vorig nummer

¹³ 1937 30.07 Brt (Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen januari 1938)

1939 39.88 Brt (Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen januari 1940 "*vermeld in handschrift*")

¹⁴ 1946 n°motor 22556 (Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen 1947 - bijgewerkt tot 15 december 1946)

1954 n°motor 225576 (Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen 1955 - bijgewerkt tot 31 december 1954)

¹⁵ Bemanning op 23/06/1960 bestond uit Devos René, schipper – Valcke René, motorist – Van Beveren Albert, matroos – Valcke Daniël, jongen



P.9 Z.15 Blanche-Marguerite

Houten motorvaartuig

Gebouwd in 1939 bij A. Hillebrandt in Oostende /Be

32.29 Nrt 101.66 Brt

Motor: Deutz 200 pk n°585968 van 1939

bemanning 6

1939-22/06/1940 'Z.15 Blanche-Marguerite' Jan & Pieter De Meester, Zeebrugge /Be
(roepnaam ORQM)

24/05/1940 aangekomen in Dartmouth

22/06/1940-28/06/1940 'Z.15 Blanche-Marguerite' Royal Navy /UK (in dienst als
patrouillevaartuig – geen nummer)

28/06/1940-06/11/1940 'P.9 Blanche-Marguerite' Polish navy /UK (57 patrouilles)
bewapening: 1-57 mm Hotchkiss kanon, 2-12,7 mm Hotchkiss machinegeweren & 6
kleine mijnen bemanning: 8

06/11/1940-06/07/1941 'P.9 Blanche-Marguerite' Royal Navy /UK (gestationeerd in
Dartmouth)

06/07/1941-19/11/1945 'Blanche-Marguerite' Royal Navy /UK (gestationeerd op de
Thames)

19/11/1945-11/1945 'Z.15 Blanche-Marguerite' Jan & Pieter De Meester,
Zeebrugge /Be

11/1945-06/10/1952 'Z.413 Blanche-Marguerite' Jan & Pieter De Meester,
Zeebrugge /Be



06/10/1952 omstreeks 23 u gezonken na lekkage in de Noordzee (54°10' N & 04°07' E),
bemanning gered door Duits vissersvaartuig Ingrid

Lijst bemanning ten tijde van ongeval (Rouzee Fernand, schipper – Degraeve Lodewijk,
motorist – Huys Jules, Hubrechtsen Albert, Ruga Julien, matrozen – Cattoor Aloïs,
jongen)

P.10¹⁶ O.335 Charles Jeaninne

Motorvaartuig

Gebouwd in 1931 bij ???? in Oostende /Be

25.87 Nrt 76.89 Brt

Motor: Bolnes 180 pk n°780 van 1931

1931-18/06/1940 'O.335 Charles Jeaninne' Henri & Charles Godderis, Oostende /Be

(note: 10/01/1935 opgeleid tijdens vissen in Franse territoriale wateren door Franse Kustwachter 'Geulin')
(roepnaam ONHC vanaf 1937)

19/05/1940 gearriveerd in Brixham

26/05/1940-18/06/1940 gestationeerd in Brixham om de visserij te bedrijven

18/06/1940-28/06/1940 'O.335 Charles Jeaninne' Royal Navy /UK (in dienst als
patrouillevaartuig – geen nummer)

28/06/1940-29/07/1940 'Charles Jeaninne' Polish navy /UK (geen actieve dienst gedaan,
niet bewapend, terug naar Royal Navy in ruil voor 'O.340 Clara Simonne')

29/07/1940- 07/09/1940 'Charles Jeaninne' Royal Navy /UK

07/09/1940 zwaar beschadigd in Royal Navy dienst, terug naar eigenaar en hersteld

07/09/1940-11/01/1943 'O.335 Charles Jeaninne' Henri & Charles Godderis,

Oostende /Be

(gestationeerd in Brixham tot 30/11//1942 en daarna naar Swansea overgebracht)

(notes:12/06/1942 ligt ongebruikt in Brixham, zwaar beschadigd door luchtaanval

30/11/1942 gerepareerd in Swansea)

11/01/1943 gezonken bij het vissen tijdens storm in de Carmarthen Bay nabij Swansea,
bemanning kon kust bereiken in reddingssloep¹⁷

P.10 O.340 Clara Simonne

Houten motorvaartuig

Gebouwd in 1931-32 bij A. Hillebrandt in Oostende /Be

21.20 Nrt 82.79 Brt

Motor: Deutz 180 pk n°256318 van 1932

01/02/1932¹⁸-29/07/1940 'O.340 Clara Simonne' Remi Calcoen, Oostende /Be

(roepnaam OTAB, OPQB vanaf 1936)

19/05/1940 gearriveerd in Brixham

29/07/1940-29/07/1940 'O.340 Clara Simonne' Royal Navy /UK (in dienst als
patrouillevaartuig – geen nummer)

29/07/1940-03/11/1940 'P.10 Clara Simonne' Polish navy /UK (21 patrouilles)

bewapening: 2-12,7 mm Hotchkiss machinegeweren & 6 kleine mijnen bemanning: 7

03/11/1940-06/07/1941 'P.10 Clara Simonne' Royal Navy /UK (gestationeerd in
Darthmouth)

06/07/1941-01/11/1945 'Clara Simonne' Royal Navy /UK ((schoolschip – training tender
gestationeerd in Dartmouth)

01/11/1945-06/11/1945 'O.340 Clara Simonne' Remi Calcoen, Oostende /Be

06/11/1945¹⁹-07/03/1970 'O.119 Clara Simonne' Remi Calcoen, Oostende /Be
(roepnaam OPEO)

(notes: 31/06/1956 aan grond gelopen bij lichtboei Oostende Bank West, maakte water, op eigen kracht
Oostende bereikt en aldaar hersteld

15/05/1957 andere motor Deutz 240 pk n°334007 van 1 935

29/12/1966 nieuwe motor Deutz 280 pk n°3881123/134 van 1966

¹⁶ Dit nummer werd voorzien maar nooit toegekend aan dit schip

¹⁷ Zie Kustvolk in de vuurlijn / Jean-Marie Pylyser p. 235

¹⁸ eigendomsbewijs

¹⁹ eigendomsbewijs, nieuwe tonnage 89.34 Brt

19/02/1968 matroos Gustaaf Provost overboord geslagen en verdronken nabij Flamborough Head)
07/03/1970-01/01/1971 'O.119 Clara Simonne' Richard Panesi, Oostende /Be



gesloopt?
01/01/1971 geschrapt uit vissersvloot

P.11 O.276 Lucienne Christian

Houten motortrawler
Gebouwd in 1930 bij J. Denye in Oostende /Be
23.29 Nrt 67.43 Brt
Motor: Otto Deutz 150 pk n°243940 van 1930
20.03 m lengte x 6.13 m breedte x 2.85 m diepgang

08/09/1930²⁰-22/06/1940 'O.276 Lucienne Christian' Henri Calcoen, Oostende /Be
(Roepnaam OOLA vanaf 1937)

(Notes: O.276 Lucienne Christiane stranded à hauteur de Oostduinkerke par suite du brouillard. Raised (VB du 22.2.1936)

O.276 Lucienne Christiane armateur Henri calcoen / patron Julien Calcoen échoué à Raversyde le 8.3.1938 repaired (VB du 27.8.1938))

22/06/1940-28/06/1940 'O.276 Lucienne Christian' Royal Navy /UK (in dienst als patrouillevaartuig – geen nummer)

28/06/1940-24/10/1940 'P.11 Lucienne Christian' Polish navy /UK (52 patrouilles)
bewapening: 2-12,7 mm Hotchkiss machinegeweren & 6 kleine mijnen bemanning: 7
24/10/1940-06/07/1941 'P.11 Lucienne Christian' Royal Navy /UK (gestationeerd in Dartmouth)

06/07/1941-29/11/1945 'Lucienne Christian' Royal Navy /UK UK (gestationeerd op de Thames)

29/11/1945-29/10/1962 'O.276 Lucienne Christian' Henri Calcoen, Oostende /Be
(roepnaam OPKP vanaf 1946)

(notes: 02/12/1947 motorist Henri Jacobus verongelukt op zee

15/11/1955 gestrand te Oostende, vlot getrokken door sleepboot Zeeleeuw

18/10/1962 ter verkoop aangeboden)

29/10/1962-15/04/1964 'N.276 Vertrouwen' Roger Plaetevoet, Nieuwpoort /Be
(nieuwe tonnage 68.10 Brt)

15/04/1964-20/04/1964 'N.276 Vertrouwen' Elodie Los Malvina, Nieuwpoort /Be

20/04/1964-07/02/1967 'N.276 Laura-Dora' Elodie Los Malvina, Nieuwpoort /Be

07/02/1967-06/10/1970 'N.276 Laura-Dora' Carolus Ryckewaert, Nieuwpoort /Be

(Notes: 26/10/1967 nieuwe motor Caterpillar type D336TA 240 pk n°60 B 00263 van 1967

05/09/1969 gestrand op de Haisboroughbank, terug vlot getrokken

28/11/1969 aanvaring met 'N.346 Broeder Annobert' in de havengeul van Nieuwpoort)

06/10/1970 geschrapt uit vissersvloot (gesloopt)

²⁰ eigendomsbewijs

P.12 O.208 Fémina

Houten motorvaartuig (Dandy cutter)
Gebouwd in 1927 bij J. Borrey in Oostende /Be
6.82 Nrt 25.19 Brt
Motor: Deutz 20 pk n°???? van 1927
Brug & 2 masten

04/04/1927-25/08/1927 'O.208 Fémina' Borrey Gustave & Van Nieuwenhuise Gustave,
Oostende /Be
25/08/1927-22/06/1940 'O.208 Fémina' Salliau Pierre²¹,
Oostende /Be
(Notes motor: 1932 opgevoerd naar 45 pk
1936 opgevoerd naar 50 pk
1939 andere motor Deutz 60 pk n°184223 van 1932)
22/06/1940-28/06/1940 'O.208 Fémina' Royal Navy /UK (in dienst als patrouillevaartuig –
geen nummer)
28/06/1940-31/07/1940 'P.12 Fémina' Polish navy /UK (geen actieve dienst gedaan (niet
goed bevonden), niet bewapend, terug naar Royal Navy in ruil voor 'O.303 Ons Welzijn'
31/07/1940-23/11/1940 'P.12 Fémina' Royal Navy /UK (gestationeerd in Brixham)
23/11/1940-1945 in Brixham, waarschijnlijk opgelegd, geen zeedienst
1945-16/02/1952 'O.208 Fémina' Salliau Pierre,
Oostende /Be
(Notes motor: 1946 opgevoerd naar 63 pk
1947 andere motor Deutz 70 pk n°184235 van 1932)
(roepnaam OPHZ vanaf 1951)
16/02/1952-01/04/1958 'O.208 Fémina' Nefors Joanna (Wwe Salliau Pierre),
Oostende /Be
01/04/1958-02/04/1963 'O.208 Fémina' Sleuyter Pierre,
Oostende /Be
02/04/1963-1976 'BM.150 Femina' Marcel Gallin,
Brixham /UK
1976-???? 'BM.150 Femina' David Green, Dunsley,
Whitby /UK
Later scuttled off Merl Point off Berry Head
FFW



BM.150 Femina in Whitby 1977



BM.150 na eventuele berging? Jaar?

P.12 O.303 Ons Welzijn

Houten motorvaartuig
Gebouwd in 1930 in Oostende /Be
26.03 Nrt 73.49 Brt
Motor: Deutz 150 pk n°249957 van 1930

²¹ tussen 1929-1936 abusievelijk Salliau René als reder opgegeven in de officiële lijsten

1930-31/07/1940 'O.303 Ons Welzijn' Vansteene Pierre, Oostende /Be
31/07/1940-31/07/1940 'O.303 Ons Welzijn' Royal Navy /UK (in dienst als
patrouillevaartuig – geen nummer)
31/07/1940-24/10/1940 'P.12 Ons Welzijn' Polish navy /UK (47 patrouilles)
bewapening: 2-12,7 mm Hotchkiss machinegeweren & 6 kleine mijnen bemanning: 7
24/10/1940-06/07/1941 'P.12 Ons Welzijn' Royal Navy /UK (gestationeerd in Dartmouth)
06/07/1941-10/04/1945 'Ons Welzijn' Royal Navy /UK UK (gestationeerd in Dartmouth
voor Mine Watching Service in Dartmouth)
10/04/1945 op mijn gelopen en gezonken nabij Fleetwood op positie 54°05' N & 05°14' W
(1 overlevende uit 5 bemanningsleden)

Sources:

- Nautibel
- Persoonlijk archief
- BSA archief
- Internet
- Officiële lijsten Belgische vissersvaartuigen – diverse jaargangen
- Annuaire Lloyds Anversois, diverse jaargangen – diverse jaargangen
- Kustvolk in de vuurlijn deel 1-3/ Jean-Marie Pylyser
- Oostendse middenslagtreilers na wereldoorlog 1940-1945 / Louis Vande Castele & Eddy Eneman
- Oostendse kustvissersvaartuigen na wereldoorlog 1940-1945 / André Barbaix & Eddy Eneman
- Vlaamse visserij en vissersvaartuigen deel 1 De Havens / Gaston en Roland Desnerck

Breng ons een bezoekje

<http://www.belgian-ships.be/archief.htm>

Belgian Ships Archive



Sleepboten

Wijzigingen in onze sleepbootvloot van 28 juni tot en met 31 december 2011 (by wilfran)

ALPHONSE LETZER thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen – doorhaling registratie op 28/10/2011.

CARL thuishaven Zeebrugge, eigendom van de N.V. Depret uit Zeebrugge – nieuwe zeebrief nr. ZA 1041 (vorige zeebrief vervallen).

DN 52 thuishaven Brugge, eigendom van de N.V. Ondernemingen Jan De Nul uit

Hofstade-Aalst – nieuwe zeebrief nr. ZA 1017 (vorige zeebrief vervallen).

DN 53 thuishaven Brugge, eigendom van de N.V. Ondernemingen Jan De Nul uit Hofstade-Aalst – nieuwe zeebrief nr. ZA 1030 (vorige zeebrief vervallen).

DN 54 thuishaven Brugge, eigendom van de N.V. Ondernemingen Jan De Nul uit Hofstade-Aalst – nieuwe zeebrief nr. ZA 1018 (vorige zeebrief vervallen).

DN 61 thuishaven Brugge, eigendom van de N.V. Ondernemingen Jan De Nul uit Hofstade-Aalst – nieuwe zeebrief nr. ZA 1034 (vorige zeebrief vervallen).

MULTRATUG 25 thuishaven Bourgas (Bulgarije), eigendom van de B.V. Multratug uit Terneuzen (Nederland), exploitant: Kees Muller Marine N.V. uit Gentbrugge, Rompbevrachter: Bourgas Tug Service PLC uit Bourgas (Bulgarije) – toestemming verlenging inschrijving in het Bulgaars rompbevrachtingsregister voor 10 jaar, scheepshypotheekbewaring: 13/12/11.

OOSTENDE I thuishaven Oostende, eigendom van de N.V. Baggerwerken Decloedt en Zoon uit Oostende – nieuwe Zeebrief nr. ZA 1002 (vorige zeebrief vervallen).

UNION BOXER thuishaven Antwerpen, eigendom van de Caixa D'Estalvis I Pensions de Barcelona uit Barcelona/Sp (rompbevrachter België: N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen) – nieuwe zeebrief nr. ZA 998 (vorige zeebrief vervallen).

UNION EAGLE thuishaven Antwerpen, eigendom van de S.A. Lico Leasing E.F.C. uit Madrid, Spanje (Exploitant : Unie van Redding- en Sleepdienst België N.V. uit Antwerpen) – nieuwe zeebrief nr. ZA 1036 (vorige zeebrief vervallen).

UNION HAWK thuishaven Antwerpen, eigendom van de S.A. Lico Leasing E.F.C. uit Madrid, Spanje (Exploitant : Unie van Redding- en Sleepdienst België N.V. uit Antwerpen) – nieuwe zeebrief nr. ZA 1008 (vorige zeebrief vervallen).

UNION TOPAZ thuishaven Zeebrugge, eigendom van de Unie van Redding- en Sleepdienst België N.V. uit Antwerpen – wijziging eigenaar, voorheen S.A. Lico Leasing E.F.C. uit Madrid, Spanje, nieuwe zeebrief nr. ZA 1044, uitgereikt op 20/12/11, scheepshypotheekbewaring: 22/11/11.

UNION WARRIOR thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. ZA 1015, uitgereikt op 18/08/11 (voorheen eigenaar Caixa D'Estalvis I Pensions de Barcelona) – scheepshypotheekbewaring: 05/08/11.

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

UNIE VAN REDDING- EN SLEEPDIENST (U.R.S.)

Wordt vervolgt in één van onze volgende magazines ...

Bagger- en vlottend aannemersmaterieel

Wijzigingen in ons bagger- en vlottend aannemersmaterieel van 28 juni tot en met 31 december 2011 (by wilfran)

AL JARRAF cutterzuiger, eigendom van de Q.S.C. Middle East Dredging Company uit Doha (Qatar), (Exploitant: N.V. Dredging International uit Zwijndrecht) – nieuwe aanwinst (nieuwbouw), zeebrief nr. ZA 999, uitgereikt op 20/07/2011.



BREUGHEL sleepopperzuiger, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – nieuwe aanwinst (nieuwbouw), zeebrief nr. ZA 1035, uitgereikt op 21/10/11, schepshypotheekbewaring: 21/10/11.

CONGO RIVER sleepopperzuiger, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – nieuwe aanwinst (nieuwbouw), zeebrief nr. ZA 995, uitgereikt op 30/06/2011.



DI 68 splijtbak, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – nieuwe zeebrief nr. ZA 1025 (vorige zeebrief vervallen).

DI 69 splijtbak, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – nieuwe zeebrief nr. ZA 1026 (vorige zeebrief vervallen).

GEELVINCK splijtbak, eigendom van de Ondernemingen Jan De Nul N.V. uit Hofstade-Aalst – nieuwe zeebrief nr. ZA 1020 (vorige zeebrief vervallen).

JAMES ENSOR sleepopperzuiger, eigendom van de S.A. Compania Sud-Americana de Dragados uit Buenos Aires, Argentinië (Exploitant: Ondernemingen Jan De Nul N.V. uit Hofstade-Aalst) – nieuwe zeebrief nr. ZA 1023 (vorige zeebrief vervallen).

JEROMMEKE lepelbaggeraar, N.V. Vlaamse Bagger Maatschappij uit Hofstade-Aalst (Exploitant: Ondernemingen Jan De Nul N.V. uit Hofstade-Aalst) – nieuwe zeebrief nr. ZA 1024 (vorige zeebrief vervallen).

KALLO cutterzuiger, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – nieuwe zeebrief nr. ZA 1028 (vorige zeebrief vervallen).

NIJPTANGH splijtbak, eigendom van de Ondernemingen Jan De Nul N.V. uit Hofstade-Aalst – nieuwe zeebrief nr. ZA 1022 (vorige zeebrief vervallen).

RHONE sleepopperzuiger, eigendom van de B.V. Tideway uit Breda (Nederland), Exploitanten: Baggerwerken Decloedt en Zoon uit Oostende en N.V. Dredging International N.V. uit Zwijndrecht – wijziging naam (voorheen Pearl River) Zeebrief nr. ZA 1037, uitgereikt op 20/10/11, scheepshypotheekbewaring: 17/10/11.

VICTOR HORTA sleepopperzuiger, eigendom van de N.V. Fortis Lease uit Brussel (Exploitant: DEME Building Materials uit Zwijndrecht) – nieuwe aanwinst (nieuwbouw), zeebrief nr. ZA 996, uitgereikt op 30/06/2011.

VLAANDEREN I sleepopperzuiger, eigendom van de N.V. Baggerwerken Decloedt en Zoon uit Oostende – nieuwe zeebrief nr. ZA 1014 (verlies vorige zeebrief).

WESELTJE splijtbak, eigendom van de Ondernemingen Jan De Nul N.V. uit Hofstade-Aalst – nieuwe zeebrief nr. ZA 1021 (vorige zeebrief vervallen).



ALBATROS personeelsvaartuig, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – plaatsing nieuwe motor 442 Kw voorheen 470 Kw, scheepshypotheekbewaring: 01/07/2011 en nieuwe zeebrief nr. 1042, afgeleverd op 24/11/2011.



ALLIGATOR zeelichter, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – nieuwe zeebrief nr. ZA 1029 (vorige zeebrief vervallen) en nieuwe zeebrief nr. ZA 1038, uitgereikt op 27/10/11 (nieuwe meetbrief), scheepshypotheekbewaring: 26/10/11.



CONSTRUCTOR offshore support vessel, eigendom van de Scheepsfonds Hanzevast Diving Support Vessel B.V. uit Groningen (Nederland), (Rompbevrachter URS Salvage & Maritime Contracting) – toestemming verlenging inschrijving Belgisch rompbevrachtingsregister, scheepshypotheekbewaring: 01/09/11.

DN 23 ponton, eigendom van de Ondernemingen Jan De Nul N.V. uit Hofstade-Aalst – zeebrief nr. ZA 1019 (vorige zeebrief vervallen).

DN 34 zeelichter, eigendom van de Ondernemingen Jan De Nul N.V. uit Hofstade-Aalst – zeebrief nr. ZA 1033 (vorige zeebrief vervallen).



DN 72 werkvaartuig, eigendom van de Ondernemingen Jan De Nul N.V. uit Hofstade-Aalst – zeebrief nr. ZA 1031 (vorige zeebrief vervallen).

DN 73 werkvaartuig, eigendom van de Ondernemingen Jan De Nul N.V. uit Hofstade-Aalst – zeebrief nr. ZA 1032 (vorige zeebrief vervallen).

EB2 peilvaartuig, eigendom van de N.V. Eurosense Planning & Engineering uit Wemmel – doorhaling registratie op 27/06/2011.

IMPERADOR I ponton, eigendom van de N.V. Algemene Ondernemingen Soetaert uit Oostende – nieuwe zeebrief nr. ZA 1009, uitgereikt op 22/08/11 (1ste zeebrief).

JOZEF ponton, eigendom van de N.V. Sarens uit Wolvertem – nieuwe zeebrief nr. ZA 1010, uitgereikt op 21/08/11 (wijziging eigenaar voorheen N.V. Saron uit Wolvertem, Exploitant: N.V. Sarens uit Wolvertem), scheepshypotheekbewaring: 21/04/11.

KAREL ponton, eigendom van de N.V. Sarens uit Wolvertem – nieuwe zeebrief nr. ZA 1012, uitgereikt op 21/08/11 (wijziging eigenaar voorheen N.V. Saron uit Wolvertem, Exploitant: N.V. Sarens uit Wolvertem), scheepshypotheekbewaring: 21/04/11.

NOORD-WEST zeelichter, eigendom van de N.V. De Brandt uit Dendermonde – nieuwe zeebrief nr. ZA 1003 (vorige zeebrief vervallen).

ROSA ponton, eigendom van de N.V. Sarens uit Wolvertem – nieuwe zeebrief nr. ZA 1011, uitgereikt op 21/08/11 (wijziging eigenaar voorheen N.V. Saron uit Wolvertem, Exploitant: N.V. Sarens uit Wolvertem), scheepshypotheekbewaring: 21/04/11.

SMIT ORCA offshore support vessel, eigendom van de B.V. Smit Transport Europe uit Rotterdam, Nederland, (Exploitant : Unie van Redding- en Sleepdienst N.V. uit Antwerpen) – nieuwe zeebrief nr. ZA 1001 (vorige zeebrief vervallen).

THORNTON 1 ponton, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – nieuwe zeebrief nr. ZA 1027, uitgereikt op 26/09/11 (aanpassing meetbrief), scheepshypotheekbewaring: 23/09/11.

TIJL II werkeiland, eigendom van de N.V. Geosea uit Zwijndrecht – nieuwe zeebrief nr. ZA 1004, uitgereikt op 15/07/11 (voorheen ING Equipment Lease Belgium uit Brussel (Exploitant: N.V. Geosea uit Zwijndrecht).

TOM ponton, eigendom van de N.V. Sarens uit Wolvertem – nieuwe zeebrief nr. ZA 1006, uitgereikt op 23/06/11 (wijziging eigenaar voorheen N.V. Saron uit Wolvertem, Exploitant: N.V. Sarens uit Wolvertem), scheepshypotheekbewaring: 21/04/11.

VICTOR ponton, eigendom van de N.V. Sarens uit Wolvertem – nieuwe zeebrief nr. ZA 1013, uitgereikt op 21/08/11 (wijziging eigenaar voorheen N.V. Saron uit Wolvertem, Exploitant: N.V. Sarens uit Wolvertem), scheepshypotheekbewaring: 21/04/11.

WESTERSCHELDE loodstender, eigendom van de Dexia Lease Belgium N.V. uit Brussel (Exploitant Wandelaar Invest N.V. uit Brussel) – nieuwe aanwinst (nieuwbouw), zeebrief nr. ZA 1040, uitgereikt op 14/12/11.

WIELINGEN loodstender, eigendom van de Dexia Lease Belgium N.V. uit Brussel (Exploitant Wandelaar Invest N.V. uit Brussel) – nieuwe aanwinst (nieuwbouw), zeebrief nr. ZA 1000, uitgereikt op 11/08/2011.



WIM ponton, eigendom van de N.V. Sarens uit Wolvertem – nieuwe zeebrief nr. ZA 1007, uitgereikt op 23/06/11 (wijziging eigenaar voorheen N.V. Saron uit Wolvertem, Exploitant: N.V. Sarens uit Wolvertem), scheepshypotheekbewaring: 21/04/11.

ZWAAN peilvaartuig, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – nieuwe zeebrief nr. ZA 1005 (vorige zeebrief vervallen).

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

Passagiersschepen die geen internationale reis maken en uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen (Koninklijk Besluit van 21.11.1981) (by wilfran)

ANAÏS duikersvaartuig & passagiersschip, thuishaven Zeebrugge, eigendom van de N.V. Diving Engineering and Consultancy Office uit Brugge – nieuwe zeebrief nr. ZA 1039, uitgereikt op 17/11/11 tengevolge nieuwe meetbrief, scheepshypotheekbewaring: 16/11/11.

Geregistreerde motorboten en zeiljachten vanaf 28 juni tot en met 31 december 2011 (by wilfran)

PRECIOSO motorboot, eigendom van Goossens Marc uit Dendermonde – wijziging eigendom (Rooms Veronique valt weg), scheepshypotheekbewaring: 19/05/11.

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine



2010

Beursmakelaar Bernard Busschaert Dubbele Award laureaat



De passie voor vermogensbeheer

Dumortierlaan 141 • B 8300 Knokke

Tel: +32 50 47 40 00 • Fax: +32 50 47 40 07 • e-mail: bbu@leleux.be

Onze oude zeilschepen

De avonturen van de schoener "Louise-Marie"

Deel III: "VAN NOORD NAAR ZUID" De oorspronkelijke tekst werd geschreven in de Franse taal door Joseph Delmelle. Dit artikel verscheen in het maandblad van de Koninklijke Maatschappij Belgische Zeevaartbond (Ligue Maritieme Belge) nummer 3 van maart 1958.

De tekst werd vertaald door Pierre Busschaert.

Het is juist 100 jaar geleden, dag op dag, dat de "Louise-Marie" zeil zette om terug naar België te keren na een lange ontdekkingsstocht langs de westkust van Afrika.

Terug in België aangekomen bleef de schoener enkele weken aan de kaai liggen. Daarna vertrok de "Louise-Marie" terug naar het Noorden waar ze onze hoogze vissers gaat bescherming bieden en er eveneens een oogje in 't zeil gaat houden.

Ondertussen is men zowel in de Kamer van Volksvertegenwoordiger als in de senaat druk bezig met de toekomst van onze Koninklijke Marine. Veel vertegenwoordigers vinden dat de uitgaven die onze marine met zich meebrengt niet in verhouding staat met de diensten bewezen aan het land.

En wat beslissen de vertegenwoordigers.

De volledige bemanning van de brik "Duc de Brabant", de bemanning van de twee kanonneerboten type schoener en van één kanonneerboot type sloop worden ontslagen en hun officieren worden ter beschikking gesteld. Om hun ongenoegen te uiten gaan verschillende marine officieren hun ontslag geven om daarna in dienst te treden bij de Duitse Federale Vloot. Het ontslag van de scheepsbemanningen van de vier vernoemde schepen levert de schatkist een jaarlijkse besparing op van 136.000 franken.

Maar dit is nog niet voldoende. Kort daarop worden de commandanten van de marine afdelingen te Oostende en te Antwerpen vervangen door officieren van een lagere rang. Maar volgens de Heren van Brussel is het nog niet voldoende. Op 9 december 1848 stelt de "Controle Sectie" van de Kamer van Volksvertegenwoordigers een nieuwe besparingsmaatregel voor om het budget van de Marine nog te verminderen. Het voorstel wordt goedgekeurd ondanks het hevig verzet van de volksvertegenwoordiger Veydt in het bijzondere en nog enkele parlementaire collega's die een beetje meer doorzicht hadden in deze zaak. Maar uiteindelijk komt het erop neer dat alleen nog de Schoener "Louise-Marie" in actieve dienst blijft.

Na één jaar in de Noordzee te hebben rondgevaren is de "Louise-Marie" terug in de haven van Antwerpen. Daar maakt de Schoener zich klaar om elke nieuwe opdracht uit te voeren uitgaande van de Belgische regering. Deze nieuwe opdracht zal erin bestaan zich zo snel mogelijk terug naar de Rio Nuñez te begeven. De "Louise-Marie" verlaat Antwerpen op 31 december 1848. Aan boord zijn 52 bemanningsleden en hun gezagvoerder is Luitenant ter

Zee J. Van Haverbeke²². Sinds de eerste reis van de “Louise-Marie” naar de Westkust van Afrika is de situatie langs de oevers van de Rio Nuñez niet zo dendereend meer. Een kleine lokale koning, Mayorré, stamhoofd van de Landoumans, heeft naar de slechte raad geluisterd van twee Britten die het monopolie willen bemachtigen over de ganse slavenhandel en de gewone handel die van het binnenland komt. De Landoumans bezorgen de Franse onderdanen die aldaar handelskantoren beheren allerhande moeilijkheden. De krijgers van Mayorré plegen gewelddadige acties op de handelskantoren gevestigd aan de oevers van de Rio Nuñez. Zij trekken zelfs door het gebied van de Nalous waar koning Lamina regeert. Het is met deze koning Lamina dat de 4^{de} maart van het vorig jaar een verdrag werd afgesloten met Luitenant ter Zee J. Van Haverbeke in naam van de Belgische staat. Dit verdrag hield in dat de koning Lamina afstand deed van een deel van de oever van de Rio Nuñez en deze aan België overdroeg. De schoener “Louise-Marie” bereikt de Rio Nuñez op het einde van de maand januari 1849. De gezagvoerder van de “Louise-Marie” wordt in de kortste tijd gecontacteerd door de Franse handelaars en ondernemers aldaar die hem bescherming vragen en gerechtigheid.

Na overleg beslist J. Van Haverbeke zich naar Boké te begeven om daar Mayorré te ontmoeten. Dit doet hij uiteraard onder een sterke begeleiding. In Boké aangekomen ontmoet hij Mayorré in dronken toestand zoals dit wel meer gebeurde. Een volledige dag wordt er onderhandeld en niet tegenstaande de vermaningen en de ernstige dreigtaal gericht aan het adres van Mayorré weigert de koning van de Landoumans zijn strooptochten op “blanke” gebieden te stoppen. J. Van Haverbeke en zijn ploeg keren terug zonder enig resultaat te hebben geboekt.

Op 28 februari vervoegt het Franse korvet “La Recherche” de “Louise-Marie” op de Rio Nuñez. Haar opdracht is de Franse belangen op de Rio Nuñez te beschermen. De Franse kapitein ter zee H. de la Tonnaye neemt onmiddellijk contact met J. Van Haverbeke en ondervraagt de Franse onderdanen over de huidige situatie. Hij neemt kennis van de grieven die Mayorré worden toegeschreven en onderzoekt de nieuwe aangewezen mogelijkheden om deze rustverstoorder te verplichten met zijn oorlogszuchtige daden te stoppen.

Op 15 april 1849 bericht de Franse gezagvoerder het volgende aan zijn maritieme overheid: “... niet alleen zijn al onze verdragen geschonden en met de voeten getreden, maar het ernstigste is dat alles wat naar onze nationaliteit verwijst op een smadelijke manier wordt beledigd. Onze eer wordt in opspraak gebracht en het verblijf van de Franse burgers op de Rio Nuñez schijnt in de nabije toekomst onmogelijk te worden.” Vast besloten koning Mayorré te straffen voor al zijn misdrijven beslissen de gezagvoerders van de “La Recherche” en de “Louise-Marie” de stroom op te varen tot Victoria. Daarna zou hij met de scheepssloepen verder stroomopwaarts varen tot in Ropace. De 11^{de} maart aangekomen in Ropace zet de expeditie bestaande uit 35 bemanningsleden van de “La Recherche”, 30 bemanningsleden van de “Louise-Marie”, het grootste deel van de lokale Franse handelaars en een 40 tal inboorlingen hun tocht verder. Allen zijn goed gewapend. De 12^{de} maart vertrekken zij richting Boké. De ontscheping van de Franse en Belgische zeelieden en hun geallieerden op de stranden van Boké, wordt beschermd door de twee 13 cm kanonnen van de scheepssloepen die nu dwars op de rivier liggen. Zwaar onder de indruk van zoveel machtsvertoon, stond Mayorré na veel aarzelen toe de gevangenen toch vrij te laten.

²² J. Van Haverbeke werd later inspecteur–generaal van de marine. Er is een eenheid van de Belgische Zeemacht – de hoogzeemijnen veger M.907 naar hem genoemd.

Het betreft o.a. een Franse handelaar met zijn vrouw en hun kind. Mayorré zou ze persoonlijk naar Ropace brengen en ze bij een brits handelaar onderbrengen en dit vóór de volgende maan. De Franse gezagvoerder de la Tognaye is tevreden met deze belofte en vertrekt de 14^{de} maart terug naar Victoria.

Maar Mayorré houdt zijn woord niet. Hij bazuïnt overal rond dat hij de blanken goed beetgenomen heeft. Als reactie daarop beslist de la Tognaye zo snel mogelijk een strafexpeditie te sturen. Ondertussen is een derde zeilschip op de Rio Nuñez verschenen. Het is het Franse oorlogskorvet "La Prudence" met Kerhallet als gezagvoerder. Een versperding wordt ingesteld op de stroom ter hoogte van Ropace.

Een ultimatum wordt naar Mayorré gezonden. Er worden eveneens twee schepen die in de monding van de stroom lagen voor deze expeditie opgeëist. Het zijn de Franse schoener "La Dorade" en de Belgische driemaster "Emma". Dit laatste schip werd bevracht door een Gentse industrieel en geladen met nationale goederen voor een waarde van 300.000 franken. De inlichtingen door de "Louise-Marie" meegebracht na haar eerste reis van de Westkust van Afrika had verscheidene Belgische zakenlui een zeer gunstige indruk nagelaten. Sindsdien hadden zij de Belgische staat gevraagd een schip naar de westelijke kust van Afrika te sturen om zo handelsbetrekkingen te kunnen opstarten. De Belgische staat had op hun verzoek de "Emma" aangeschaft met een tonnenmaat van 400 ton en naar de Rio Nuñez gestuurd.

Kapitein H. de la Tognaye bewapende de "La Dorade" en de "Emma" met vier stukken artillerie, draaibassen²³ en kleine mortieren. Om het vrijboord van deze twee vaartuigen zoveel mogelijk te vrijwaren besloot hij hun lading te lossen. De morgen van de 21^{ste} maart krijgt de bemanning van de twee Franse korvetten bevel in te schepen aan boord van de "La Dorade" en de "Emma" die de stroom gaan opvaren tot Walkeria. Deze twee eenheden worden direct gevold door de "Louise-Marie".

Terwijl de "La Dorade" en de "Emma" ondanks de vele moeilijkheden zoals stroomversnellingen en enge vaargeulen hun tocht verder zetten blijft de "Louise-Marie" in Walkeria wegens te grote diepgang. Doch 20 zeelieden van de bemanning van de "Louise-Marie" onder leiding van J. Van Haverbeke nemen deel aan deze gevaarlijke tocht. Zij zijn aan boord van een sloep ingescheept.

De 24^{ste} maart om 08 uur in de morgen bereikt de strafexpeditie uiteindelijk Boké. Bijna onmiddellijk starten de vijandigheden.

Kapitein H. de la Tognaye schrijft in zijn logboek: "rond drie uur in de namiddag is onze opdracht volbracht. (de hoofdstad van Mayorré werd in as gelegd). Wij schepen allen terug in aan boord van onze schepen. We nemen ook twee kleine mortierkanonnen van de "Louise-Marie" en een granaatwerper afkomstig van de "Prudente" terug mee aan boord".

De 25^{ste} maart om 10 uur 's morgens verlaat de strafexpeditie Boké en vaart de rivier af met de stroom mee. Tijdens de gevechten werden twee Franse matrozen gedood. Bij de gewonden is er een bemanningslid van de "Louise-Marie", het betreft de adelborst Dufour. Dezelfde dag na een moeilijke navigatie komen ze aan in Walkeria waar de "Louise-Marie" nog steeds voor anker ligt.

Tongho, de oudste broer van Mayorré staat de strafexpeditie op te wachten in Walkeria ten einde door hen als de wettige opvolger van Mayorré en om als koning van de Landoumans

²³ Draaibassen: In het frans "Pierriers", in het nederlands "Steenmortier"; zijnde een oorlogstuig, vuurwapen welke stenen, voorwerpen en/of kogels afschoot. In de marine noemt men dit wapen een draaibas.

erkend te worden. De onderhandelingen starten snel. Uiteindelijk krijgt Tongho voldoening wanneer de koning van de Nalous en koning Lamina hun akkoord geven.

Na een nachtje rust verlaat de “Louise-Marie” de “La Dorade” en de “Emma” de veilige ankerplaats van Walkeria. De drie schepen zijn nog maar pas vertrokken of ze worden beschoten van op de beide oevers door de aanhangers van Mayorré. De “Louise-Marie” antwoordt daarop door al haar kanonnen af te vuren.

Adelborst Dufour, die reeds de vorige dag gewond werd te Boké, wordt opnieuw getroffen. Een kogel heeft hem juist onder de neus getroffen en heeft zijn gehemelte zwaar beschadigd. Onderweg wordt de schoener in één van de vele meanders van de stroom, door een buitengewone sterke tegenstroom verrast wat de “Louise-Marie” van haar koers doet afwijken. Dit heeft als gevolg dat zij op de oever strand.

Tot overmaat van ramp wordt de “Louise-Marie” bijna op hetzelfde ogenblik aangevallen door een grote groep inboorlingen (Mayorré getrouwen). Terwijl een deel van de bemanning de aanvallen zo goed mogelijk probeert terug te slagen, werken de andere bemanningsleden van de “Louise-Marie” samen met de zeelieden van de “La Dorade” en de “Emma” om de “Louise-Marie” vlot te krijgen. Tijdens deze manoeuvres wordt het hoofddekseel (type steek) van Commandant J. Van Haverbeke door een kogel doorboort. Juist boven zijn voorhoofd. Een beetje geluk is ook nodig in het leven. Midden in de nacht kan het konvooi ten anker gaan op de rede van Ropace.

In zijn verslag van 15^{de} april 1849 vermeldt de Franse gezagvoerder H. de la Tonnaye elke bijzonderheid van de strafexpeditie op Boké (residentieoord van Koning Mayorré).

In datzelfde verslag brengt de Franse officier een oprechte hulde aan commandant J. Van Haverbeke en aan de zeelieden van de “Louise-Marie” en de “Emma”. Tussen het vele eerbetoon verwijst het rapport in het bijzonder naar adelborst Dufour en Bootsman Rietveld verantwoordelijk voor het boordgeschut van de “Louise-Marie”.

Worden eveneens vermeld de tweede officier Ducolombier en de majoor-chirurg Durant van de “Louise-Marie”. Kapitein Witteveen van de “Emma”, als ook de reder van de “Emma” worden niet vergeten. Zowel de Franse als de Belgische regeringen beloonden de hoofdrolspelers van deze veldtocht door ze te decoreren.

Giften werden geschonken aan enkele bemanningsleden en aan commandant J. Van Haverbeke werd een prachtig “eredegen” overhandigd door de handelaars van de Rio Nuñez. Dit degen is het kunstwerk van de “Damasquineur” Janssen in samenwerking met de goudsmid Dufour.

De 19^{de} juni 1849 is de schoener terug in zijn thuishaven Antwerpen. Kapitein-luitenant P. L. Petit neemt op 10 juli het bevel over van de “Louise-Marie” waarmee hij nog verscheidene reizen gaat maken. Op 31 juli worden P. Clays en A. Perlau tot eerste officier benoemd van de “Louise-Marie”. Kort nadien verlaat de “Louise-Marie” de haven van Antwerpen om op de Noordzee te gaan patrouilleren. Op het einde van het jaar 1849 vertrekt de schoener terug naar de Rio Nuñez. Al is de rust op deze verre oevers hersteld, toch moet men de situatie dagdagelijks opvolgen gezien Mayorré zijn verloren macht wil terug winnen. Daarbij komt nog dat het koningschap van Tongho in twijfel wordt getrokken door een groot deel van de leden van de Landouman stam zelf.

Na een zekere tijd in de tropische wateren te hebben vertoefd vertrekt de “Louise-Marie” in juni 1850 richting de Noordelijke ijsgebieden van de Faroë-eilanden.

Wanneer de “Louise-Marie” terug in haar thuishaven aankomt, krijgt zij haar volgende nieuwe opdracht toegewezen. Zij moet onverwijd naar Santo Thomas vertrekken om wat

nog overblijft van onze zieltogende nederzetting te gaan opdoeken. Het faillissement had zich reeds in 1846 voltrokken. Deze monsterachtige bevlieging wordt zorgvuldig en volledig beschreven in een Belgisch - Zuid-Amerikaanse bibliografie, die gaat over de periode 1840 tot 1844. Deze bibliografie die nochtans maar over een zeer korte periode gaat omvat elf (11) hoofdstukken met rapporten, gedenkschriften en verhalen.

Het is de periode waar verscheidene schrijvers scherpe kritiek hebben op wat majoor Guillaumot de zaak van Santo-Thomas van Guatemala noemt.

In de periode 1845-1846 heerst er een absoluut stilzwijgen over deze zaak. In 1851 gaat een zekere Cloquet een artikel publiceren met als titel "Verslag over de situatie van onze kolonie in Santo-Thomas". Dit artikel is meer een lijkrede dan een verslag over onze kolonie. Al de andere personen die zich later gaan interesseren aan het district van Vera-Paz zullen het doen uit hoofde van geschiedenis. De gemiste kans van Santo-Thomas behoort nu volledig tot het verleden.

Maar onze schoener "Louise-Marie" vervolgt haar maritieme loopbaan. In de zomer van 1851 komt zij terug van de Golf van Honduras om daarna langs de kusten van Noorwegen en IJsland te kruisen om naar gewoonte haar functie van visserijwachtschip terug op te nemen. Met de winter voor de deur wordt de "Louise-Marie" terug naar West-Afrika gezonden. Zij verlaat Antwerpen de 31^{ste} december 1851 met bestemming Rio-Nuñez. Kapitein-luitenant P. L. Petit werd vervangen als bevelhebber door zijn voorganger J. Van Haverbeke. Tussen de officieren van zijn staf bevindt zich de adelborst Masui die een dagboek bijhoudt waarin een omstandig verslag over deze overtocht te lezen is.

Zoals reeds vermeld is de "Louise-Marie" op 31 december 1851 vertrokken. In de Noordzee heeft onze schoener reeds met een zware storm af te rekenen. Het roer van het schip is sterk beschadigd en de "Louise-Marie" is verplicht een noodhaven binnen te lopen.

De "Louise-Marie" loop de noodhaven van Dial binnen en vaart later naar Falmouth. De vertraging die ze daardoor oplopen doet de scheepsleiding afzien van het project om naar Sierra-Leone te varen. Zij zetten de kaap op Saint Marie de Gambia alwaar de gezagvoerder J. Van Haverbeke zich in verbinding moet stellen met de Engelse autoriteiten om de belangen van onze landgenoten aan te bevelen.

Van daar zet de "Louise-Marie" koers in de richting van Goreë waar het schip op 27 februari 1852 aankomt. In Goreë ontvangt de kapitein van de "Louise-Marie" een brief uitgaande van één van onze consulaire vertegenwoordigers die meldt dat de situatie op de Rio Nuñez zeer slecht is. In de maand januari van dat jaar zouden de Landoumans tot tweemaal toe de Nalous stam hebben aangevallen. Zij werden teruggedreven maar niet zonder problemen. Men vreest dat de Landuoman stam het niet bij deze twee pogingen zal laten. De "Louise-Marie" blijft niet langer dan nodig is in Goreë liggen en de 4^{de} maart vertrekt de schoener naar Ropace.

Eens in Ropace aangekomen verzamelt kapitein J. Van Haverbeke informatie omtrent de oorzaak van deze nieuwe vijandigheden. Mayorré is terug de koning van de Landouman stam. Tongha heeft zich aan hem onderworpen. Wat was het probleem. Koning Lamina werd door Mayorré in kennis gesteld dat hij voortaan de tolgelden die de koopvaardijschepen moeten betalen om te mogen ankeren in de wateren welke onder zijn gezagsgebied vallen aan hem (Mayorré) moeten worden doorgestort.

De koning van de Nalous weigert te voldoen aan deze buitensporige eis.

Nu J. Van Haverbeke weet heeft van de knelpunten neemt hij contact op met Mayorré die hij in Boké verschillende keren ontmoet. Deze gesprekken hebben tot geen enkel resultaat geleid. Koning Lamina die vreest voor de terugkeer van de vijandelijkheden met Mayorré vraagt aan J. Van Haverbeke of deze een deel van zijn mensen wil bewapenen. Kapitein J. Van Haverbeke is in de onmogelijkheid om aan deze vraag te voldoen. J. Van Haverbeke schiet dan een som geld voor aan Lamina van 2500 gouden franken op de te goeden die de Belgische staat moet betalen volgens de afspraken van de overeenkomst van 4 maart 1848. Dit voor de periode van 1851 en 1852. Anderzijds gaat J. Van Haverbeke aan de Belgische kooplieden voorstellen om zich te groeperen en de gebieden die naast het gebied van de Landoumans liggen te ontruimen. De gezagvoerder van de "Louise-Marie" stelt voor om een langere periode dan voorzien ten anker te blijven op de Rio Nuñez om ze zo te kunnen beschermen.

Als het moet zal hij gebruik maken van de kanonnen waarmee de "Louise-Marie" uitgerust is. Gelet onze koloniale zijn voorstel niet willen aannemen beslist J. Van Haverbeke niet langer te blijven en vertrekt.

Twee jonge passagiers schepen in aan boord van de "Louise-Marie". De 6 jarige zoon van Lamina en een neef van 14 jaar. Lamina wenst deze jonge mensen een Europese opvoeding te geven. Een belangrijke droom van Lamina komt zo tot vervulling. De twee kinderen zullen hun studies in België doen.

Van de Rio-Nuñez vertrekt de "Louise-Marie" naar de eilandengroep Bissagos (Portugees Guinee). Zij doen de verschillende plaatsen aan die de "Louise-Marie" bij haar eerste reis in 1847-1848 aandeed en die grotendeels door majoor-chirurg F. Durant werden besproken. Daarna laat de "Louise-Marie" het anker vallen op de rede van Sainte-Marie te Bathurst (Gambia). Ook daar gaat commandant J. Van Haverbeke de gouverneur van het eiland bezoeken teneinde de belangen van onze landgenoten aan te bevelen.

De tijd gaat zeer snel voorbij.

De 15^{de} juni 1852 meert de schoener "Louise-Marie" aan de Antwerpse kaaien langs de schelde.

Na een traditionele reis naar het noorden als visserijwachtschip vertrekt de "Louise-Marie" terug naar Afrika op 23 januari 1853. Voor deze reis neemt P. L. Petit het bevel over van J. Van Haverbeke. Na een halte van enkele dagen op het eiland in Goreë, vaart de schoener richting Rio-Nuñez.

Welke zijn aldaar de nieuwe gebeurtenissen sinds april van vorig jaar?

Commandant P. L. Petit heeft bij zijn aankomst op de Rio-Nuñez een onderhoud met koning Lamina van wie hij verneemt dat Mayorré zijn aanvallen gestaakt heeft. Volgens Lamina zou dit te wijten zijn aan de druk die de Foulah stam zet op Mayorré.

De Foulahs zijn die gewapende strooptochten beu omdat hun "Handel" (slavenhandel) hierdoor begon onder te lijden. Mayorré zou volgens Lamina vrede willen sluiten. Gerust gesteld geeft Commandant P. L. Petit op 27 maart bevel het anker te hieuwen.

De schoener verlaat de Rio-Nuñez en zet zeil richting Rio Pongo, een beetje zuidelijker gelegen. Op een vorige reis had Commandant J. Van Haverbeke de opdracht van de Belgische regering gekregen aan het lokaal stamhoofd een geschenk aan te bieden als tegenprestatie van een gedaan voorstel van grond overdracht aan de Belgische regering. De aard van het geschenk is totaal onbekend. En of die overdracht heeft plaats gehad weten we ook niet.

Van de Rio Pongo zet de schoener zeil richting Sierra-Leone. Kapitein P. L. Petit zal in Freetown en op andere plaatsen in Sierra-Leone informatie inwinnen met betrekking tot mogelijke handelsactiviteiten. België heeft economische belangen op verschillende plaatsen langs de westkust van Afrika en wenst, indien mogelijk, hier en daar nog extra handelsnederzettingen te creëren.

De “Louise-Marie” is terug in Antwerpen de 7^{de} juni 1853. De 28^{ste} van dezelfde maand vertrekt ze voor een tocht langs de kusten van de Faroë-eilanden. Eind september is het schip terug en is de opdracht volbracht. Eind december 1853 zet de “Louise-Marie” koers naar de Rio-Nuñez en zal pas in de zomer van 1854 terug in Antwerpen zijn.

In het jaar 1854 is er weerom veel dispuut in het parlement over de Koninklijke Marine. Reeds in 1848 was het budget van de Koninklijke Marine drastisch verminderd zodat enkel nog de “Louise-Marie” kon uitgerust worden. In 1850 werden weeral nieuwe besparingen opgelegd. De twee laatste kanonneerboten werden buiten dienst gesteld. In 1853 is er een klein wonder en wenst de Belgische Regering de oude verbinding en handelsrelaties met de havens op de rivier La Plata opnieuw leven in te blazen. Daarvoor besloot de Regering een krediet te openen om de brik “Duc de Brabant” terug zeewaardig te maken. Enkele kranten verheugden zich over dit initiatief en hielden een pleidooi ten voordeel van een maritieme heropbloei.

De toekomstige generaal Brialmont gaf een brochure uit in het jaar 1854 met als titel “Het belang van de Belgische Militaire Marine”. Met dit bericht bracht hij het maritiem gebeuren terug op de agenda. Hij stelde de oprichting van een kleine vloot voor met als kern de “Duc de Brabant” en de “Louise-Marie”. Het doel zou zijn om zo onze handel en afzettingsgebieden uit te breiden en als dusdanig ook om de belangen van onze Noodzeevissers te vrijwaren. Op deze brochure volgt al snel een vervolg. In de loop van 1855 verschijnt deze brochure met als titel “Beschouwingen over de Belgische Militaire Marine van 1830 tot 1855”. De weerklink van deze twee artikels was buitengewoon. Alles laat doorschemeren dat een herziening van de huidige toestand op komst is.

Spijtig genoeg duurde het veel te lang alvorens dit agendapunt aan bod kwam en alzo een gunstig verloop zou kennen. Tegen dat de parlementaire commissie die opdracht had om een wetsvoorstel op te stellen welke de oprichting van een kleine oorlogsvloot voorzag klaar was, werd dit project reeds ingehaald door andere problemen welke een opeenvolging van kosten en uitgaven die nodig waren om het nieuwe verdedigingssysteem van ons grondgebied te betalen. Deze nieuwe kost werd als argument gebruikt om iedere verandering van de bestaande situatie weg te wuiven. Deze status-quo situatie was de aanzet van de definitieve afbouw van onze militaire marine. Bij iedere nieuwe kredietaanvraag werd de polemiek van deze probleemstelling opnieuw geopend. De schepen die toen reeds waren opgelegd gingen stilaan maar zeker verloren.

Een dag zou komen dat ook de “Louise-Marie” op haar beurt het slachtoffer zou worden van de blinde vijandelijkheid van sommige parlementairen om steeds maar meer besparingen te doen ten koste van de militaire marine.

In het begin van het jaar 1859 werd ook de schoener “Louise-Marie” opgelegd en de bemanning naar de brik “Duc de Brabant” overgeplaatst. Dit was het begin van het einde van de “Louise-Marie”.

Welke waren de laatste reizen van de “Louise-marie”.

Kort samengevat:

Tijdens de periode van 1854 tot 1858 is de “Louise-Marie” in normaal dienstverband blijven varen.

De 21^{ste} april 1858 vertrok de “Louise-Marie” naar de Faroë-eilanden.

Datzelfde jaar in september vertrekt de “Louise-Marie” terug naar Afrika. Commandant P. L. Petit geeft het bevel over aan zijn collega J. Van Haverbeke. De vaarschema's van 1856, 1857 en 1858 omvatten steeds een zomer kruistocht in de Noordzee en een winter kruistocht in de tropen.

Daar bovenop ontstaan diplomatieke verwickelingen met Frankrijk en Groot Brittannië die in 1858 leiden tot het moeten afzien van onze handelsnederzetting op de Rio-Nuñez.

Begin 1859 zoals we reeds hierboven vermelden werd de “Louise-Marie” welke voorzien was van tien scheepskanonnen ontwapend. Haar nieuwe bestemming is de hydrografische dienst en zo komt de “Louise-Marie” onder het bevel van luitenant ter zee Stessels.

Kort daarna wordt zij aan de ketting gelegd in het Mexico dok te Antwerpen en bewaakt door twee soldaten. Gezien de bewaking niet erg nauwlettend was konden plundersaars het schip beroven van al haar ijzerbeslag en koperwerk (toen reeds). Enige tijd nadien werd de schoener verkocht. De “Louise-Marie” eindigde haar glansrijke maritieme loopbaan op een schandelijke wijze. De schoener werd gebruikt als drijvend kolen magazijn.

De brik “Duc de Brabant” werd enkele maanden later volledig vernietigd tijdens een proefondervindelijke pyrotechnische test²⁴.

Van toen af blijft ervan onze oude Koninklijke Marine niets meer over. Officieren en matrozen gaan voor het grootste deel over naar de koopvaardij. Enkele stappen over naar de “postschepen”²⁵.

Het is ook zo dat de marineofficier Gérard deelneemt aan de werken om de eerste telegrafische onderwater kabel te leggen tussen België en Groot-Brittannië. Dit alles gebeurt met het Belgische schip Rubis. Veel andere marine officieren ondertekenen scheeps- en arbeidsovereenkomsten in het buitenland.

Zo eindigen de fantastische en heldhaftige Maritieme avonturen van de “Louise-Marie”.

Een vaartuig die door de omstandigheden rechtstreeks betrokken werd met twee ongelukkige pogingen van kolonisatie. Had men destijds wat meer durf aan de dag gelegd en men niet zo kortzichtig was geweest, dan had dit ons land in West-Afrika zeker dertig jaar economische voorsprong gegeven op de fransen, de Engelsen en de Duitsers. Deze opeenvolgende tegenslagen hadden niets te maken met onze Koninklijke Marine die steeds op de hoogte was van haar toegewezen taken en onze driekleur overal eer aan deed.

Maar dat kunnen wij niet zeggen van onze politiekers.

In een anoniem werk “Complément de L'oeuvre de 1830” (Aanvulling op het werk van 1830) en gepubliceerd in 1860 kunnen we het volgende lezen: België dat tot dan volledig haar aandacht had gezet op het leggen van de grondvesten van haar politiek systeem, het uitwerken van haar wetten, heeft weinig tijd kunnen besteden noch de

²⁴ De “Duc de Brabant”, in 1845 te water gelaten, werd voor experimenten overgeleverd aan de militaire genie die er met de nieuwste springstoffen op los ging en het schip op 1 september 1864 in de Schelde tot zinken bracht.

²⁵ Postboot = pakketboot = maalboot

Op 3 maart 1847 werd de eerste postboot Oostende-Dover gedoopt: “Chemin De Fer Belge”. Het was een pakketboot in ijzer, in Engeland gebouwd en met een maximum snelheid van 12 knopen per uur. Het werd door de Koninklijke Marine bemand.

gelegenheid gehad om zich ernstig bezig te houden met vredelievende expansie. Hierdoor had ons land mogelijkheden kunnen creëren, weliswaar een beetje afgelegen van het thuisland maar zo belangrijk voor de ontwikkeling van haar eigen industrie en deze van onze nabije buurlanden die het allemaal zo broodnodig hadden.

Dit boek verscheen zonder dat de naam van de auteur bekend werd gemaakt. Algemeen werd dit werk toegeschreven aan de Hertog van Brabant, de toekomstige Koning Leopold II. Dit boek benadrukt onder andere dat de inspanningen van de Belgische industriëlen en handelaars groter moesten worden en dat de Belgische koopvaardij moest uitbreiden. Deze elementen waren nodig volgens de opvolger van onze eerste koning om zijn later Koninklijke plannen te verwezenlijken. Maar wat zeker ook broodnodig was geweest om het ontstaan van een overzees België te vergemakkelijken, was het bestaan van een Militaire vloot die onze driekleur nog meer glans zou geven.

Einde

Joseph Delmelle, vertaling uit het Frans door Pierre Busschaert

Mistery scheepje ????

Dit is het stoomwachtscheepje Narwal uit Oostende.
Heeft iemand hier meer informatie over?






RAMI NUR

Specializing in the Sale of Barges

+324.77.30.10.05

RAMINUR 
Global Ship Trading Company
Port of Antwerp - Belgium

RAMI NUR
Global Ship Trading Company
Port of Antwerp, Belgium
<http://www.raminur.com/>
Tel: +32477301005
Fax: +3232386810
Email: info@raminur.com



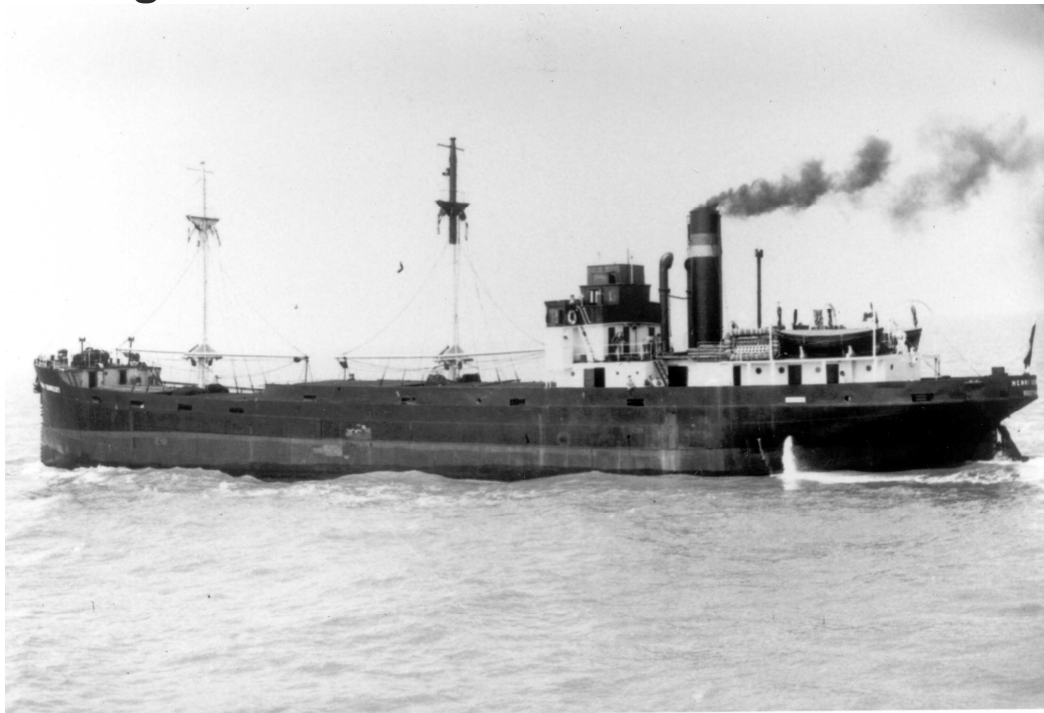
RAMI NUR

Specializing in the Sale of Barges

+324.77.30.10.05

Onze oude glorie

Het vergaan van de HENRI DEWEERT (by Frans Verhoeven)



Op 22 december 1954 verging, gedurende een orkaan, nabij de pitboeien, de Henri Deweert. Negentien zeelieden werden brutaal door een ontketende zee uit het leven gerukt.

De meesten onder ons herinneren zich nog wel het vertrouwde beeld van de "Henri Deweert" in de oostendse haven. Oorspronkelijk gebouwd, als coaler voor de oostkust van Engeland, in 1923 te Newcastle-on-Tyne, belande het schip in 1948 onder belgische vlag. Van dan af aan werd het een regelmatige hond- en Oostzeevaarder, ladingen kolen, cokes, hout en mijnsparren losten zich gedurig af. Een bedrijvig schip was het, dat winter en zomer van de ene naar de andere haven koers zette.

Voor diegenen onder ons die er een zekere tijd mee gevaren hebben was het een harde leerschool; confort was op het schip ongekend, het was een typisch oude kolentramp, alles beperkt en tegenhands gebouwd. Lang was er geen verwarming op de brug en hoe herinneren wij ons de vele koude winternachten op de Baltische zee, soms -25°C, toen we vier op, vier af liepen en bij sneeuwstormen moesten we met de elleboog de centimeters dikke sneeuwlaag, die door de spleten naar binnen waaide van de tafel wegvegen om onze goniopelling in kaart te kunnen brengen. en we liepen werkelijk onze wacht, uit schrik dat onze tenen aan dek zouden vriezen. In de wintertijd werd er door sneeuw en ijs gezwoegd om het schip ter bestemming te krijgen, mijl per mijl werd moeizaam veroverd, dikwijls met behulp van een ijsbreker. De dagen gingen amper open en toe, in de late namiddag klaar en in de vroege namiddag donker. De deklading cokes

lag als een ijsberg op de luiken en wanneer we voor een haven ten anker wilden komen, moest de meterdikke ijslaag van het ankerspil weggekapt worden vooraleer het anker zijn dienst kon verrichten.

Maar niettegenstaande het harde leven en de moeilijke omstandigheden was de kameraadschap groot. We waren allen ,juist door die omstandigheden meer op elkaar aangewezen en nauwer met elkaar verbonden. Officieren en bemanningsleden werkten samen in een geest die slechts ten goede zou komen aan schip en rederij. En in de harde strijd om het bestaan kwam, in de stormnacht van dinsdag 21 op woensdag 22 december 1954, onverwachts het einde van de Henri Deweert. Onder het bevel van kapitein Hintjens zette het schip koers van Gotebörg naar Hoek van Holland met een lading papierpulp. Het schip werd echter door een orkaan overweldigd en zonk nabij de pitboeien, zijn negentien opvarende met zich meesleurend in de golven; in negentien gezinnen de diepste rouw nalatend.

Laten we steeds onze overleden scheepsmakkers indachtig blijven, hun treurig lot kon immers ook het onze geweest zijn.

Zij werden in de bloei van hun leven weggerukt terwijl ze in stilte hun harde zeemansplicht vervulde.

ss 'Henri Deweert'

Built in 1923 by Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd., Newcastle /UK (yd. 1215)

1352 Brt 1030 under deck 773 Nrt 2150 Dwt

235.1 x 36.1 x 15.3 x 17.6 ft

T 3 cyl 15", 25" & 40"-27" 120 Nhp by Cen. Mar. E. Works Ltd., West Hartlepool
(engines of 1919 refitted 1923)

mchy aft 720 HP

C 10.1923

1923-1927 'Bluestone', Crete Shipping C°Ltd., (Ste Ip & Leighton Ltd, mgrs), London /UK
11.6.1927 capsized and sank 5 m from Verkomatala L.V., near Björkö, o/v Björkö-Sutton

Bridge with timber

lifted and beached 25.7. Refloated, CTL, sold

1927-1947 'Krüsau', Bugsier Reederei & Bergungs AG,

Bremerhaven /Ge

9.5.1945 at Mosjøen (Norway)

8.11.1945 allocated to Belgium

5.1.1947-25.2.1947 'Krüsau', Belgian Navy

/Be

21.1.1947 left Bremerhaven for Antwerp with Belgian military crew (CC Depoorter) avec
en remorque durant une partie du voyage le chalutier 'O.198 Suzanne' qui avait été saisi
par les Allemands

24.1.1947 arrived Antwerp (with "kraanmateriaal" pour le port d'Anvers).

1947-1948 'Krüsau', Belgian Gvt (Régie de la Marine, mgrs)

Antwerp /Be

refitted Ostend 11.7.1948 MT

1948-1954 'Henri Deweert' Ancienne Maison Henri Deweert & Fils S.A.,

Ostend /Be

17.12.1954 left Gothenburg for Velsen with wood pulp (1626 t).

21.12.1954 last message in pos. +/-54°18'45"N-04°29 '45"E.

In the night of 21/22.12.1954 lost with all hands (Cpt Achiel Hintjens + 18) in heavy
weather in pos. +/- 56°N-06°E (about 100 m NNE of T exel).

Had left Ostend on 23.11.1954

Called at Aalborg, Norresundby, Copenhagen and Hamburg before Gothenburg.

Source: B.S.A.-archief

Boetiek BSA

wilfran35@hotmail.com

Compilatie van 5 films op 2 DVD's voor de prijs van 25 € (incl. verzending)

- Reizen van Federal Ottawa en Federal Hudson 1980
- Reizen van Yaffa 1977 en Deloris 1981

The Crossing op 1 DVD voor de prijs van 15 € (incl. verzending)

- Federal Maas (trip op de hoge meren (seaway) van Duluth naar Rotterdam)

Foto's koopvaardischepen, slepers, vissersschepen, baggerschepen, slepers enz..

- foto A4 formaat voor 15 € per stuk
- foto van 15 x 10 cm voor 4 € per stuk

Lijst beschikbare schepen op aanvraag

Vragen en antwoorden

In deze rubriek kunnen er vragen gesteld en/of antwoorden bekomen worden omtrent alle Belgische koopvaardischepen. Ons mail adres:

wilfran35@hotmail.com

Vragen:

- Zoek informatie over dab-vloot, de vloot van de overheid, alle informatie is welkom (wilfran)
- Zoek allerhande info's over onze Belgische scheepswerven, foto's, bouwlijsten, artikels, enz.
- Weet iemand meer over dit scheepje, dit is wat we weten:

LIONEL (bron Piet Van Damme)

L17,0m, B3,2m, D1,6m

1 scr, diesel

1942: Built by ??

1942: delivered to ?? (BEL)

1960: To ?? (taken out of service ??)

19xx (by 2007): To Marnix Goes at Oostende (BEL) as recreational vessel
(BEL flag, regd Oostende)

2008: still in existence



als tug pusher



Nu als Princess ergens in de haven van Antwerpen

Antwoorden:

Antwoord op de vraag betreffende het schuttingboek in ons magazine 8 door de heer Rudy Hubrechts via de heer Geert De Vriese die het ons toestuurde via email.

Het schuttingboek van een sluis was inderdaad het boek waarin alle inkomende en vertrekkende zeeschepen en binnenschepen en pleziervaartuigen werden genoteerd onder verantwoordelijkheid van een sluismeester, later havenluitenant en nog later verkeersleider genoemd.

Ikzelf heb nog met deze schuttingboeken gewerkt tot 1989, toen werd dit afgeschaft en vervangen door een computer.

De zogenaamde "schuttingboek" bevond zich op een speciale pupiter die in het midden van de voorste kamer stond waar een schrijver alle sluisbewegingen bijhield, vroeger met de "pluim" en met twee kleuren rood en blauw voor inkomende en vertrekkende schepen.

Deze boeken moeten nog te vinden zijn in ons archief van het Havenbedrijf of bij Stad Antwerpen, aangezien de haven toen nog volledig ressorteerde onder "de Stad".

De sluismeester, die op de sluis woonde met zijn gezin en verantwoordelijk was voor alles wat op de sluis gebeurde, had dag en nacht een havenluitenant beschikbaar om toezicht te houden op de sluisexploitatie: zijn schrijver (ook watchman, later assistent genoemd) hield alles administratief bij in het schuttingboek.

Buiten dit schuttingboek was er nog een "verslagboek" en een "dagagenda" waarin de abnormale gebeurtenissen werden vermeld.

Om de "rentabiliteit" van de sluis te controleren kwam de sluismeester dagelijks na de nachtschift het schuttingboek nazien om een idee te hebben over de ontvangsten van de sluisgelden.

Gevraagd – Aangeboden

Leden plaatsen hun advertentie gratis voor niet leden is de prijs 1 € per begonnen regel (arial-12)

wilfran35@hotmail.com

Gevraagd:

Boeken:

-Belgische zeevisserij : 50 jaar ijslandvaart 1945-1995 / Roger Corveleyn, Eddy Eneman (uitgegeven door de Vrienden van het Noordzee Aquarium te Oostende)

-Academie van Marine van België, mededelingen boek VI (Uitgegeven door de Sikkels in Antwerpen)

-Academie van Marine van België, mededelingen boek VIII (idem)

-Academie van Marine van België, mededelingen boek XX (idem)

-Academie van Marine van België, mededelingen boek XXII en latere edities (idem)

-Anvers, métropole du commerce et des arts, Anvers 1886

email wilfran35@hotmail.com, geef goede prijs voor goed exemplaar

Archiefmedewerker gevraagd, Man/Vrouw

Liefst uit de maritieme wereld met kennis van onze schepen en rederijen

Kennis Engelse en franse taal gewenst.

Contact

belgian.ships@skynet.be of 0484/36.60.99

Aangeboden:

Academie van Marine van België, mededelingen boek X (Uitgegeven door de Sikkel in Antwerpen) 25 €
email wilfran35@hotmail.com

Inhoud BSA-magazine 9:

Voorwoord	Blz. 2
Abonnementen	Blz. 2
Clubnieuws	Blz. 3
Wijzigingen in onze koopvaardijvloot van 28 juni tot en met 31 december 2011	Blz. 4
Interprovinciale stoombootdiensten Flandria N.V., Antwerpen	Blz. 8
Wijzigingen in onze visserijvloot van 28 juni tot en met 31 december 2011	Blz. 9
Belgische vissersvaartuigen als Poolse patrouillevaartuigen in WWII	Blz. 11
Wijzigingen in onze sleepbootvloot van 28 juni tot en met 31 december 2011	Blz. 23
Wijzigingen in ons bagger- en vlottend aannemersmaterieel van 28 juni tot en met 31 december 2011	Blz. 25
Passagiersschepen die geen internationale reis maken en uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen	Blz. 29
Geregistreerde motorboten en zeiljachten vanaf 28 juni 2011 tot en met 31 december 2011	Blz. 29
De avonturen van de schoener "Louise-Marie" deel III	Blz. 31
Mistery scheepje ????	Blz. 39
Het vergaan van de Henri Deweert	Blz. 41
Boetiek B.S.A.	Blz. 43
Vragen en antwoorden	Blz. 43
Gevraagd en aangeboden	Blz. 44

Samensteller magazine sinds het eerste nummer:
Willy Franck (wilfran)

Einde van ons 9^{de} BSA-magazine